



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ

Γ' ΣΤΑΔΙΟ

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ Γ' ΣΤΑΔΙΟΥ

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ - ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ

Έκδοση 1^η

ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2025



ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΕΣ
ΛΥΣΕΙΣ

Πίνακας Περιεχομένων

1	ΕΙΣΑΓΩΓΗ	3
1.1	Γενικά	3
1.2	Διαμόρφωση ΣΒΑΚ	3
1.3	Δημοσιοποίηση στοιχείων μελέτης	5
2	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΤΕΛΙΚΟΥ ΣΒΑΚ	6
2.1	Ανάπτυξη Υποδομών Πεζών	7
2.1.1	Αναμενόμενα αποτελέσματα	8
2.2	Ενίσχυση της προσβασιμότητας, ασφάλειας και προστασίας ΑμεΑ	8
2.2.1	Αναμενόμενα αποτελέσματα	9
2.3	Βελτίωση της οδικής ασφάλειας	9
2.3.1	Αναμενόμενα αποτελέσματα	10
2.4	Πρώθηση Μέσων Ήπιας Μετακίνησης	10
2.4.1	Αναμενόμενα αποτελέσματα	16
2.5	Πρώθηση των μετακινήσεων με Μέσα Μαζικής Μεταφοράς	17
2.5.1	Αναμενόμενα αποτελέσματα	19
2.6	Διαχείριση της Κυκλοφορίας και Στάθμευσης	19
2.6.1	Αναμενόμενα αποτελέσματα	24
2.7	Πρώθηση της ηλεκτροκίνησης	24
2.7.1	Αναμενόμενα αποτελέσματα	25
2.8	Ευαισθητοποίηση μετακινούμενων	25
2.8.1	Αναμενόμενα αποτελέσματα	26
2.9	Τροχονομική επιτήρηση	26
2.9.1	Αναμενόμενα αποτελέσματα	26



3	ΣΥΜΒΟΛΗ ΔΡΑΣΕΩΝ ΣΤΙΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ	28
4	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΜΕΤΡΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ	30
5	ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ	34
5.1	Χρονοδιάγραμμα υλοποίησης	34
5.2	Ενδεικτική Προμέτρηση - Προϋπολογισμός	37
5.3	Κατανομή αρμοδιοτήτων	42
5.4	Συσχέτιση μέτρων με υφιστάμενα επιχειρησιακά ή στρατηγικά σχέδια	48
5.5	Μεθοδολογία παρακολούθησης & αξιολόγησης των μέτρων του ΣΒΑΚ	48
6	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	55

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α: Πρόσκληση Τελικής Διαβούλευσης ΣΒΑΚ

Λίστα Πινάκων

Πίνακας 1.	Συμβολή δράσεων στις στρατηγικές προτεραιότητες του ΣΒΑΚ	28
Πίνακας 2.	Σύνδεση μέτρων παρέμβασης με το όραμα και τους στόχους του ΣΒΑΚ	31
Πίνακας 3.	Ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα υλοποίησης μέτρων παρέμβασης	34
Πίνακας 4.	Ενδεικτική Προμέτρηση - Προϋπολογισμός μέτρων παρέμβασης	38
Πίνακας 5.	Κατανομή αρμοδιοτήτων ανά μέτρο παρέμβασης του ΣΒΑΚ Σαλαμίνας	43
Πίνακας 6.	Δείκτες παρακολούθησης και αξιολόγησης των μέτρων παρέμβασης	49

1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 Γενικά

Στο παρόν περιγράφεται αναλυτικά το Σχέδιο Δράσης για την υλοποίηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Σαλαμίνας. Το Σχέδιο Δράσης περιλαμβάνει τον προσδιορισμό των μέτρων και τον χρονικό προγραμματισμό υλοποίησης των επεμβάσεων σε συνδυασμό με τον απαιτούμενο προϋπολογισμό τους. Το παρόν Παραδοτέο αποτελεί συνέχεια του προηγούμενου Σταδίου και προσδιορίζει το χρονοδιάγραμμα εφαρμογής των επιλεγέντων στο Στάδιο Β' μέτρων, δράσεων και επεμβάσεων, λαμβάνοντας υπόψη την εκτίμηση του κόστους εφαρμογής τους και τους διαθέσιμους εθνικούς, περιφερειακούς και δημοτικούς πόρους.

Σύμφωνα με τις καλές πρακτικές της υλοποίησης ΣΒΑΚ, στο παρόν τεύχος προσδιορίζεται ένα σύστημα παρακολούθησης με παράλληλο προσδιορισμό αξιολόγησης των επιπτώσεων από την εφαρμογή των έργων που περιλαμβάνονται στη ΣΒΑΚ. Σκοπός της παρακολούθησης της κάθε δράσης και επέμβασης είναι ο υπολογισμός των επιπτώσεών τους στην κινητικότητα σε σχέση με τις ιδιαίτερες συνθήκες της Σαλαμίνας, ώστε να αξιολογηθεί η αποτελεσματικότητά τους. Με αυτό τον τρόπο διασφαλίζεται η βέλτιστη αξιοποίηση των διαθέσιμων πόρων, καθώς σύμφωνα με τον 'κύκλο' του ΣΒΑΚ, σε κάθε ενημέρωση θα επαναπροσδιορίζονται οι προβλεπόμενες δράσεις και επεμβάσεις.

Με την τελική έγκριση και οριστικοποίηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σαλαμίνας από το Δημοτικό Συμβούλιο Δ. Σαλαμίνας θεσμοθετούνται όλα τα περιεχόμενα της παρούσας Μελέτης (συμπεριλαμβανομένων όλων των προτάσεων και επί μέρους μελετών των προηγούμενων Σταδίων), τα οποία μετά την έγκρισή του σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία και έκδοση του σχετικού ΦΕΚ από το Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, Δ/ση Ανάπτυξης Μεταφορών, Γενική Διεύθυνση Στρατηγικού Σχεδιασμού Μεταφορών και Οδικής Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών θα αποτελεί το εργαλείο υλοποίησης και ένταξης σε κρατικά και ευρωπαϊκά χρηματοδοτικά προγράμματα.

1.2 Διαμόρφωση ΣΒΑΚ

Τα προηγούμενα Στάδια του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σαλαμίνας περιλαμβάνουν τα ακόλουθα.

Την καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης με μετρήσεις και έρευνες για τον προσδιορισμό των μετακινήσεων και των χαρακτηριστικών τους. Στοιχεία κυκλοφορίας και στάθμευσης οχημάτων, υποδομής (χαρακτηριστικά οδών και πεζοδρομίων), οδικών τροχαίων συγκρούσεων, ταχύτητες κυκλοφορίας στο οδικό δίκτυο, εξυπηρέτηση Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, κ.λπ. ερευνήθηκαν, μετρήθηκαν και καταγράφηκαν με λεπτομέρεια, ώστε να αναλυθούν και να προκύψουν συμπεράσματα για την υφιστάμενη κατάσταση.

Στη συνέχεια, πραγματοποιήθηκε αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης σε σχέση με την κινητικότητα των κατοίκων, εργαζομένων και επισκεπτών της Σαλαμίνας, ενώ προσδιορίστηκαν οι δυνατότητες, αδυναμίες, ευκαιρίες και απειλές από την εφαρμογή του ΣΒΑΚ.

Παράλληλα με την εκπόνηση του ΣΒΑΚ, ο Μελετητής στο πλαίσιο των υποχρεώσεών του (Στάδιο Α' της Μελέτης), έχει εκπονήσει μελέτες για επείγουσες ανάγκες του Δήμου, όπως π.χ. εξέταση και πρόταση για τον «Κόμβο Αιαντείου» (το τρίγωνο που δημιουργούν οι διασταυρώσεις Λ. Αιαντείου-Σικελιανού, Λ. Αιαντείου-Βασ.Κων/νου, και Βασ.Γεωργίου-Σικελιανού), «Επεμβάσεις επί της Λεωφ. Φανερωμένης για την ασφαλή διάβαση των μαθητών στο Λύκειο Σαλαμίνας», κ.α. Επίσης, έχει εκπονηθεί και υποβληθεί έλεγχος-αξιολόγηση για τη βατότητα όλων των οδών διέλευσης Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.

Μέσω διαβούλευσης συντάχθηκε και το Όραμα του ΣΒΑΚ Δ. Σαλαμίνας. Σύμφωνα με τις δραστηριότητες που έχουν εκτελεσθεί και αποφασισθεί, διαμορφώθηκαν οι Στρατηγικοί και οι Ειδικοί Στόχοι που το ΣΒΑΚ θα πρέπει να ικανοποιεί.

Ο Μελετητής έχει προσδιορίσει τα στοιχεία της αστικής κινητικότητας που πρέπει να ικανοποιούνται και διαμόρφωσε εναλλακτικά σενάρια για τον βραχυπρόθεσμο, μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα. Οι εναλλακτικές προτάσεις περιελάμβαναν επεμβάσεις οδικής ασφάλειας για το κύριο οδικό δίκτυο του νησιού, και στοιχεία βασικών μέτρων και έργων για το σύνολο του νησιού. Μετά από εκτενή διαβούλευση των εναλλακτικών προτάσεων, επιλέχθηκε το βέλτιστο σενάριο το οποίο κωδικοποιήθηκε στο προηγούμενο Στάδιο της Μελέτης ώστε να διαμορφωθεί το Στρατηγικό ΣΒΑΚ, το οποίο στο παρόν Στάδιο Γ' αποτελεί μέρος του Τελικού ΣΒΑΚ Δ. Σαλαμίνας.

Έχουν ήδη αναλυτικά μελετηθεί και υποβληθεί, στο προηγούμενο Στάδιο, τυπικές παρεμβάσεις για την αντιμετώπιση συγκεκριμένων προβλημάτων, ώστε οι αρμόδιες υπηρεσίες του Δήμου να μπορούν να εφαρμόζουν όπου απαιτείται. Έτσι, για να διασφαλισθεί η αυξημένη παρεχόμενη οδική ασφάλεια στην άμεση και ευρύτερη περιοχή των σχολικών συγκροτημάτων, εφαρμόζονται διαβαθμισμένα μέτρα ασφάλειας, ώστε να δημιουργηθούν τρεις περιμετρικοί δακτύλιοι στην είσοδο ή εισόδους του σχολικού συγκροτήματος, στην άμεση περιοχή του σχολείου που αφορά το οικοδομικό τετράγωνο στο οποίο εντάσσεται το σχολείο, και στις διαδρομές μεγάλης κυκλοφορίας μαθητών στην έμμεση/ευρύτερη περιοχή κάθε σχολείου. Οι επεμβάσεις γύρω από ένα σχολείο εξαρτώνται από το είδος του σχολείου (Παιδικός Σταθμός - Νηπιαγωγείο, Δημοτικό, Γυμνάσιο, Λύκειο) και από το σύνολο των μαθητών που προβλέπεται να προσέρχονται σε αυτό. Ενδεικτικά, τα μέτρα οδικής ασφάλειας περιλαμβάνουν υπευψωμένες διαβάσεις πεζών, αναβαθμούς, σήμανση, αντιολισθηρό τάπητα οδοστρώματος, κ.λπ.

Αντίστοιχα, για την αυτόνομη διακίνηση και διαβίωση των ΑμεΑ έχουν σχεδιασθεί οι ανάλογες τυπικές διαμορφώσεις πεζοδρομίων, ραμπών, κ.λπ. που πρέπει να εφαρμόζονται.

Για την ασφάλεια στις στάσεις των λεωφορείων, έχουν διαμορφωθεί οι προδιαγραφές για τις θέσεις (ανάλογα το αστικό ή περιαστικό περιβάλλον), διαστάσεις, εξοπλισμό και περιβάλλον χώρο γύρω από τις στάσεις. Συγκεκριμένη αναφορά έχει γίνει για τις στάσεις των λεωφορείων επί της Λεωφ. Αιαντείου στο πλαίσιο εκπόνησης της παρούσας Μελέτης.

Τέλος, έχουν σχεδιασθεί διαμορφώσεις των οδών που θα διατίθενται για την αποκλειστική ή μικτή χρήση των διαφορετικών κατηγοριών χρηστών – μέσων μετακίνησης. Πιο συγκεκριμένα, σχεδιασμός και γεωμετρικές διαστάσεις για διαδρόμους κυκλοφορίας πεζών ή/και ποδηλατιστών, ανάλογα το πλάτος της οδού και του πεζοδρομίου, σε συνάρτηση με τον αριθμό των μετακινουμένων που προβλέπονται σύμφωνα και με την ισχύουσα νομοθεσία.

1.3 Δημοσιοποίηση στοιχείων μελέτης

Όλα τα αποτελέσματα και παραδοτέα του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σαλαμίνας είναι αναρτημένα στον επίσημο ιστότοπο του ΣΒΑΚ Δ. Σαλαμίνας ([\\svak-salamina.gr](http://svak-salamina.gr)) στην ενότητα «Στοιχεία Μελέτης».

Οι ενδιαφερόμενοι από την αρχή της εκπόνησης του ΣΒΑΚ Δ. Σαλαμίνας, εκτός από την ενημέρωση, έχουν τη δυνατότητα να σχολιάσουν και να υποβάλουν προτάσεις, ιδέες και αιτήματα όσο εξελίσσεται η εκπόνηση της μελέτης στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ στην ενότητα «Γράψε την ιδέα σου».

Εκτενείς Διαβουλεύσεις έχουν πραγματοποιηθεί σε όλα τα προηγούμενα στάδια εκπόνησης του ΣΒΑΚ, με τη συμμετοχή φορέων, συλλόγων και κατοίκων του Δήμου Σαλαμίνας.

Στο πλαίσιο της παρούσας φάσης, πραγματοποιείται διευρυμένη διαβούλευση του Τελικού ΣΒΑΚ, παρουσία των μελών του Δημοτικού Συμβουλίου και των Τοπικών Συμβουλίων, όπως και των συμμετεχόντων στο Δίκτυο Φορέων αλλά και τοπικών συλλόγων και κατοίκων του νησιού.

Σκοπός της τελευταίας αυτής Διαβούλευσης είναι η ενημέρωση του συνόλου των ενδιαφερομένων για την πορεία και τα αποτελέσματα του ΣΒΑΚ, την ανταλλαγή απόψεων και την ενσωμάτωση και αποδοχή στην κοινωνία της εφαρμογής των έργων, δράσεων και επεμβάσεων του ΣΒΑΚ Δήμου Σαλαμίνας.



2 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΤΕΛΙΚΟΥ ΣΒΑΚ

Στο Κεφάλαιο αυτό περιγράφεται συνοπτικά το τελικό ΣΒΑΚ Σαλαμίνας, έτσι όπως έχει προκύψει από τα προηγούμενα Στάδια της παρούσας Μελέτης, το οποίο περιλαμβάνει τα προτεινόμενα μέτρα παρέμβασης και πολιτικές, ως απόρροια της σχετικής διαβούλευσης και της έγκρισης του Β' Σταδίου. Επισημαίνεται πως το ΣΒΑΚ αναφέρεται σε μακροπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα (20-ετία), με την υλοποίηση των συναφών μέτρων και πολιτικών να πραγματοποιούνται σταδιακά, ξεκινώντας από το σήμερα.

Για την εκτίμηση της κατάστασης σε ορίζοντα 20-ετίας, έχουν ληφθεί υπόψη ορισμένες γενικές παραδοχές. Αρχικά, εκτιμήθηκαν κοινωνικο-οικονομικοί παράγοντες που είναι δυνατό να επηρεάσουν την εξέλιξη των συνηθειών και μεγεθών μετακίνησης της περιοχής. Ταυτόχρονα, αναμένεται αύξηση του πληθυσμού ή/και του δείκτη ιδιοκτησίας οχημάτων Ι.Χ., όπως και του ποσοστού των περιβαλλοντικά φιλικών οχημάτων (π.χ. ποδήλατα αλλά και ηλεκτροκίνητα ή υβριδικά οχήματα). Τελικά, ο συνολικός διατιθέμενος όγκος οχημάτων θα έχει αυξηθεί στην περιοχή μελέτης, όπως και ο αριθμός των μετακινήσεων, γεγονός που οφείλεται σε όλους τους προαναφερόμενους παράγοντες, πέραν της σημαντικής εποχιακής διακύμανσης που παρουσιάζει το νησί. Αντίστοιχα, η εποχιακή διακύμανση (πέραν της υφιστάμενης κατάστασης που έχει επακριβώς αποτυπωθεί) ακολουθεί σε χρονικό ορίζοντα στοιχεία ιστορικά και μελλοντικές προβλέψεις σε εθνικό επίπεδο με προσαρμογή στις τοπικές συνθήκες και ιδιαιτερότητες της Σαλαμίνας. Ως δεδομένα (στον αντίστοιχο χρονικό ορίζοντα) έχουν ληφθεί υπόψη βασικά έργα υποδομής υπερτοπικού χαρακτήρα που επηρεάζουν άμεσα την κινητικότητα του νησιού αλλά και στις συνδέσεις αυτού με την ηπειρωτική Ελλάδα. Ειδικότερα, έχει ληφθεί υπόψη ότι η υποθαλάσσια σύνδεση της Σαλαμίνας με το Πέραμα θα αποπερατωθεί και θα αποτελεί μία από τις σημαντικότερες αλλαγές στον τρόπο μετακίνησης μεγάλου αριθμού μετακινουμένων, οπότε οι κόμβοι της νέας αρτηρίας θα διαχέουν την εσωτερική κυκλοφορία σε διαφορετικά σημεία από σήμερα, που είναι αποκλειστικά η λιμενική ζώνη στα Παλούκια.

Αναφορικά με τα έργα τοπικής σημασίας και τις επιμέρους πολιτικές διαχείρισης της κινητικότητας, εκτιμάται πως θα έχουν ολοκληρωθεί στο σύνολο τους τα δίκτυα εξυπηρέτησης πεζή και ποδηλατικών μετακινήσεων, ενώ τα συστήματα βραχυχρόνιας ενοικίασης μέσω μετακίνησης βρίσκονται σε πλήρη λειτουργία, στον μακροπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα. Σε σχέση με το Σχέδιο Πόλης δεν προτείνονται κάποιες αλλαγές, αλλά η εφαρμογή του θα πρέπει να έχει ολοκληρωθεί στο μακροπρόθεσμο μέλλον. Παράλληλα, στην κατεύθυνση βελτίωσης των υπηρεσιών της δημόσιας συγκοινωνίας, εκτιμάται ότι η εξυπηρέτηση (χρονική και ποιοτική) θα είναι στο βέλτιστο επίπεδο στο μέλλον. Επιπρόσθετα, η λειτουργία συστήματος δυναμικής δρομολόγησης, το οποίο παρουσιάζει ευελιξία στην εξυπηρέτηση των μετακινούμενων εκτιμάται ότι σε μία περιοχή όπως είναι η Σαλαμίνα, με μεγάλη έκταση και αραιή πυκνότητα πληθυσμού και μετακινούμενων είναι η βέλτιστη τεχνικο-οικονομική λύση για την εξυπηρέτηση του κοινού με Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ), σε συνδυασμό με την τηλεματική ενημέρωση.

Στη συνέχεια, στο πλαίσιο υλοποίησης των προτάσεων του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και της συνεχούς παρακολούθησης των επιπτώσεων των μέτρων και επεμβάσεων, παρατίθενται τα αναμενόμενα αποτελέσματα για τους χρήστες των εναλλακτικών μέσων/τρόπων μετακίνησης του Δήμου Σαλαμίνας. Τα αναμενόμενα αποτελέσματα σε συνδυασμό με τους στόχους που τίθενται, θα αξιολογούνται ανά τακτά χρονικά διαστήματα έτσι ώστε να επικαιροποιούνται/τροποποιούνται οι προβλεπόμενες ενέργειες με στόχο να υλοποιούνται οι πιο αποδοτικές και αυτές που ικανοποιούν τις προβλέψεις ως προς τα αναμενόμενα αποτελέσματά τους.



2.1 Ανάπτυξη Υποδομών Πεζών

Η διαμόρφωση και αναβάθμιση των υποδομών για πεζούς σε μια πόλη είναι καθοριστικής σημασίας, καθώς αναδεικνύει την αισθητική και λειτουργικότητα των δημόσιων χώρων της περιοχής με άξονα την κινητική αναβάθμιση και τη βελτίωση του περιβάλλοντος. Όπως έχει ήδη αναφερθεί κατά την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, οι οικισμοί του νησιού είναι γενικά πόλεις που εξυπηρετούν σε ανεπαρκή βαθμό τη βαδισιμότητα, μέσω του υπάρχοντος δικτύου ροής πεζών. Φυσικά, οι διάσπαρτοι οικισμοί και η έκταση του νησιού δεν ευνοούν τις μεγάλες αποστάσεις πεζή (πέραν των εσωτερικών μετακινήσεων εντός του κάθε εκάστου οικισμού). Ωστόσο, το επίπεδο εξυπηρέτησης των πεζή μετακινήσεων ποικίλλει μεταξύ των διαφόρων υπο-περιοχών και οδικών τμημάτων, ανάλογα με το βαθμό ύπαρξης των κατάλληλων υποδομών, καθώς και άλλων εμποδίων που μπορεί να λειτουργούν ανασταλτικά προς τις ροές πεζών (όπως π.χ. τα δέντρα, τραπεζοκαθίσματα, σπασμένες πλάκες πεζοδρομίων).

Στην κατεύθυνση της καλύτερης εξυπηρέτησης των πεζή μετακινήσεων εντός των οικισμών του Αιαντείου, Αμπελακίων, Σαλαμίνας και Σεληνίων, δημιουργείται ολοκληρωμένο δίκτυο ροής πεζών. Το δίκτυο εξυπηρέτησης πεζή μετακινήσεων περιλαμβάνει οδικά τμήματα, όπου οι παρεμβάσεις που χρειάζεται να πραγματοποιηθούν αναφέρονται σε: αναπλάσεις οδών, πεζοδρομήσεις, μετατροπή οδών σε ήπιας κυκλοφορίας, διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, δημιουργία ασφαλών χώρων στάσεων, επαρκής φωτισμός οδών, κ.λπ.

Βάσει του σχεδιασμού και της αξιολόγησης που προηγήθηκε, ιεραρχούνται (α) οι προτεραιότητες, (β) οι δυνατότητες, (γ) η εφικτότητα, (δ) η σχέση κόστους-οφέλους και προκύπτει ένα δίκτυο ροής πεζών που ικανοποιεί τα ποιοτικά χαρακτηριστικά εκείνα που απαιτούνται για την προώθηση της πεζή μετακίνησης. Όπως έχει προαναφερθεί, η σταδιακή υλοποίηση των παρεμβάσεων σε 3 χρονικούς ορίζοντες (βραχυπρόθεσμα, μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα) έχει ως σκοπό την ικανοποίηση του οράματος της πόλης και την ολοκλήρωση του συνόλου των προτάσεων. Επομένως, σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα (5-ετία) περιλαμβάνονται μόνο τα έργα που έχουν ήδη μελετηθεί ή/και έχουν εξασφαλισμένη χρηματοδότηση.

Ειδικότερα, με την υλοποίηση του προτεινόμενου δικτύου ροής πεζών, επιτυγχάνονται τα χαρακτηριστικά, τα οποία συμβάλλουν καθοριστικά στην εξυπηρέτηση του κοινού οράματος, των στρατηγικών προτεραιοτήτων και των στόχων του ΣΒΑΚ Σαλαμίνας. Καθώς η υλοποίηση των σχετικών παρεμβάσεων εξαρτάται από τους εκάστοτε διαθέσιμους οικονομικούς πόρους, κρίνεται απαραίτητη η σταδιακή εκτέλεση των σχετικών έργων, με τελικό στόχο την ολοκλήρωση τους σε μακροπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα. Η σταδιακή εκτέλεση θα έχει πάντα ως στόχο το Κοινό Όραμα που εξυπηρετείται από το σύνολο των έργων που θα έχουν εφαρμοσθεί στον μακροπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα. Στο σημείο αυτό, επισημαίνεται πως ο χρονικός προγραμματισμός των σχετικών έργων λαμβάνει υπόψη τις προτεραιότητες του Δήμου, τους διαθέσιμους πόρους, την ωρίμανση των έργων και τις απαραίτητες εγκρίσεις εφαρμογής που απαιτούνται από τις διάφορες αρμόδιες Υπηρεσίες.

Η απομάκρυνση εμποδίων και πινακίδων από τα πεζοδρόμια είναι ένας σχετικά εύκολος και οικονομικός τρόπος αύξησης του ελεύθερου χώρου διέλευσης των πεζών, που συμβάλλει και στην ασφαλή μετακίνησή τους. Συνεπώς, τέτοιου είδους ενέργειες μπορούν να υλοποιηθούν άμεσα.

Οι διαφημιστικές πινακίδες που βρίσκονται πάνω σε πεζοδρόμια και δεν είναι σύμφωνες με τις ισχύουσες προδιαγραφές είναι παράνομες και επικίνδυνες και πρέπει να απομακρυνθούν, γιατί όχι μόνο αποσπούν την προσοχή των οδηγών, αλλά καταλαμβάνουν και χώρο του πεζοδρομίου και καθιστούν την κίνηση των πεζών δύσκολη και επικίνδυνη. Εκτός από τις διαφημιστικές πινακίδες, υπάρχουν και άλλα στοιχεία αστικού εξοπλισμού που τοποθετούνται στο πεζοδρόμιο και, σε συνδυασμό με το συχνά μικρό πλάτος τους, θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια των πεζών, είτε



αναγκάζοντάς τους να χρησιμοποιήσουν το οδόστρωμα είτε κάνοντας την μετακίνηση πάνω στο πεζοδρόμιο δύσκολη και επικίνδυνη.

2.1.1 Αναμενόμενα αποτελέσματα

Από την πλήρη εφαρμογή των παραπάνω παρεμβάσεων, οι οποίες εξυπηρετούν αποτελεσματικά το κοινό όραμα για τη Σαλαμίνα, αναμένονται τα εξής αποτελέσματα:

- ✓ Αύξηση του διαθέσιμου χώρου για την ασφαλή και άνετη κίνηση των πεζών.
- ✓ Βελτίωση της οδικής ασφάλειας.
- ✓ Αύξηση του ποσοστού μετακινήσεων πεζή (επί του συνόλου).
- ✓ Ισότιμη προσβασιμότητα στο δημόσιο χώρο.
- ✓ Ανακατανομή του δημόσιου χώρου.
- ✓ Βελτίωση της ποιότητας ζωής.
- ✓ Τόνωση εμπορικής κίνησης.

2.2 Ενίσχυση της προσβασιμότητας, ασφάλειας και προστασίας ΑμεΑ

Στο πλαίσιο της ανάπτυξης του ΣΒΑΚ Σαλαμίνας, ιδιαίτερη μέριμνα δίνεται σε ζητήματα ισότιμης προσβασιμότητας σε κοινόχρηστους χώρους και ειδικότερα για ευάλωτες κατηγορίες μετακινούμενων, όπως τα άτομα με αναπηρία (ΑμεΑ).

Συνεπώς, οι κοινόχρηστοι χώροι που προορίζονται για την κυκλοφορία των πεζών, όπως πλατείες και πεζοδρόμια διαμορφώνονται ή ανακατασκευάζονται έτσι ώστε να εξασφαλίζεται σε αυτούς η δυνατότητα άνετης πρόσβασης και των ατόμων με αναπηρία. Οι παρεμβάσεις εστιάζουν κυρίως στη βελτίωση της κινητικότητας για άτομα με κινητικά προβλήματα και προβλήματα όρασης, όμως οφελούνται και οι γονείς με παιδικό καροτσάκι, οι ηλικιωμένοι και δυνητικά γενικώς όλοι οι μετακινούμενοι.

Αναφορικά με την εξυπηρέτηση ατόμων με κινητικά προβλήματα, σε θέσεις όπου παρατηρούνται σημαντικές εγκάρσιες ροές πεζών και όπου δεν είναι τεχνικά ή οικονομικά εφικτή η ανύψωση των διαβάσεων στο επίπεδο των πεζοδρομίων, οι υψομετρικές διαφορές καλύπτονται με κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες) κίνησης πεζών. Για την ασφαλή διακίνηση των ατόμων με προβλήματα όρασης κατασκευάζεται οδηγός όδευσης τυφλών που αποβλέπει στην καθοδήγηση τους σε όλους τους κοινόχρηστους χώρους (πλατείες, πεζοδρόμια), οι οποίοι προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών, ενώ τοποθετείται ηχητική διάταξη τυφλών σε όσα φανάρια δεν διαθέτουν τέτοια εγκατάσταση.

Να σημειωθεί ότι, εκτός από τα άμεσα μέτρα επιρροής υπάρχουν και οι επεμβάσεις που έμμεσα προωθούν τις κινήσεις των πεζών, όπως π.χ. οι θέσεις στάθμευσης δικύκλων (επί του οδοστρώματος) που ελευθερώνουν τα πεζοδρόμια.

Τέλος, σημειώνεται ότι, η μελέτη «Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.)» που έχει εκπονηθεί (παράλληλα με την παρούσα Μελέτη) για το Δήμο Σαλαμίνας αναμένεται να επιλύσει όλα τα επιμέρους προβλήματα πρόσβασης σε δημόσια κτίρια, σε δημόσιους χώρους, σε κοινόχρηστους και κοινοφελείς χώρους, σε χώρους καταφυγής, κ.λπ. δημιουργώντας διαδρομές, άξονες και σημεία προσβάσιμα σε όλους.



2.2.1 Αναμενόμενα αποτελέσματα

Τα αποτελέσματα που αναμένονται από την πλήρη υιοθέτηση των παραπάνω παρεμβάσεων είναι τα ακόλουθα:

- ✓ Ισοτίμη προσβασιμότητα στο δημόσιο χώρο.
- ✓ Βελτίωση της κινητικότητας για ΑμεΑ.
- ✓ Καταπολέμηση κοινωνικών ανισοτήτων.
- ✓ Συμπερίληψη όλων των πολιτών στην κοινωνική ζωή.
- ✓ Βελτίωση της ποιότητας ζωής.

2.3 Βελτίωση της οδικής ασφάλειας

Ιδιαίτερη μέριμνα δίνεται στις ροές πεζών γύρω από «ευαίσθητες» περιοχές, όπως είναι τα σχολικά συγκροτήματα (όλων των βαθμίδων), περιοχές αμιγούς κατοικίας, σημεία συνάθροισης μεγάλου όγκου ευαίσθητων χρηστών της οδού, κ.α. Στόχος τελικά είναι η δημιουργία διαδρόμων ήπιας μετακίνησης, όπου το περπάτημα θα έχει πρωταρχικό ρόλο, ενώ η μηχανοκίνητη κυκλοφορία θα αναπτύσσει χαμηλές ταχύτητες.

Για την επίτευξη των παραπάνω, προβλέπεται η βελτίωση και περαιτέρω ανάπτυξη ενός διευρυμένου δικτύου ροής πεζών γύρω από τις «ευαίσθητες» αυτές περιοχές, μέσω ενός πακέτου πεζοδρομήσεων, μετατροπής οδών σε ήπιας κυκλοφορίας ή απλά διαπλατύνσεις των πεζοδρομίων για την άνετη και ασφαλή κίνηση των πεζών. Τα μέτρα αυτά εντάσσονται στο συνολικό δίκτυο ροής πεζών. Στην κατεύθυνση της βελτίωσης της οδικής ασφάλειας των πεζών και της αποτροπής ανάπτυξης υψηλών ταχυτήτων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία, πέριξ των συγκεκριμένων εγκαταστάσεων, και δη στις εισόδους των σχολικών μονάδων, υλοποιείται το πρότυπο ενοποίησης των χώρων κίνησης των πεζών μέσω υπερυψωμένων διαβάσεων, το οποίο είναι εφικτό να ανατρέψει το ισχύον πρότυπο, το οποίο βασίζεται στην ενοποίηση των χώρων κίνησης των οχημάτων, διακόπτοντας τις ροές πεζών, αναγκάζοντας τους να αλλάζουν επίπεδα κίνησης, με σημαντικές επιπτώσεις στην ασφάλεια τους.

Επιπρόσθετα, πέριξ των σχολείων, εφαρμόζονται μέτρα και επεμβάσεις, ανάλογα με τη σχολική μονάδα, τις βαθμίδες εκπαίδευσης – ηλικίες παιδιών, και το οδικό δίκτυο της περιοχής σύμφωνα με τη σχετική νομοθεσία και προδιαγραφές (ΦΕΚ 2302/Β/2013 & ΟΣΚ/2010). Η υλοποίηση μέτρων οδικής ασφάλειας στις περιοχές των σχολείων, για ευνόητους λόγους, έχει εξαιρετικά οφέλη και άμεσες επιπτώσεις στις σχετικές μετακινήσεις, ενώ έχει επίσης πολύ μεγάλη συνεισφορά στο όραμα της πόλης.

Πέρα από τις εισόδους σχολικών συγκροτημάτων, πραγματοποιείται εγκατάσταση υπερυψωμένων διαβάσεων στις εξής τοποθεσίες, πέριξ των οποίων παρατηρούνται ροές ευάλωτων χρηστών της οδού (όταν τηρούν τις ανάλογες προϋποθέσεις σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία):

- Προσβάσεις σε παιδικές χαρές.
- Εισόδους χώρων άθλησης-αναψυχής (πλατείες, πάρκα).
- Πέριξ των ΚΑΠΗ και χώρων συνάθροισης ηλικιωμένων.
- Εισόδους εκκλησιών.

Επικουρικά, αναβαθμοί (σαμαράκια) εφαρμόζονται σε συγκεκριμένες περιπτώσεις (σε τοπικές οδούς και πέριξ σχολικών μονάδων), για τη μείωση των ταχυτήτων των διερχομένων οχημάτων, τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, την επιβολή συνύπαρξης μεταξύ των διαφορετικών μέσων μετακίνησης ή άλλη, όπου κρίνονται ότι συμβάλλουν στην οδική ασφάλεια υπό προϋποθέσεις. Το εν λόγω μέτρο μπορεί να εφαρμοσθεί και προσωρινά στο πλαίσιο μετατροπής ενός οδικού τμήματος σε ήπιας κυκλοφορίας, καθώς το κόστος εφαρμογής του δεν είναι σημαντικό. Οι αναβαθμοί εγκαθίστανται μόνο εκεί όπου ικανοποιούνται οι προϋποθέσεις της ισχύουσας νομοθεσίας και πάντα σύμφωνα με τις ισχύουσες προδιαγραφές.

2.3.1 Αναμενόμενα αποτελέσματα

Τα αποτελέσματα που αναμένονται από την πλήρη υιοθέτηση των παραπάνω έργων και παρεμβάσεων είναι τα ακόλουθα:

- ✓ Μείωση των λειτουργικών ταχυτήτων στο οδικό δίκτυο.
- ✓ Δημιουργία συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας.
- ✓ Μείωση των τροχαίων συγκρούσεων.
- ✓ Προώθηση του βαδίσματος.
- ✓ Βελτίωση της οδικής ασφάλειας.
- ✓ Βελτίωση της ποιότητας ζωής.

2.4 Προώθηση Μέσων Ήπιας Μετακίνησης

Στο πλαίσιο εκπόνησης του ΣΒΑΚ Σαλαμίνας, προβλέπονται μέτρα και παρεμβάσεις, τα οποία ενισχύουν την προώθηση των μέσων ήπιας μετακίνησης και – συνακόλουθα – την εξυπηρέτηση των αρχών της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Ως μέσα ήπιας μετακίνησης νοούνται τα μέσα, των οποίων η χρήση (α) επιτρέπει την ανάπτυξη χαμηλών ταχυτήτων (έως 30 χλμ/ώρα) και (β) παρουσιάζει μηδαμινό περιβαλλοντικό αποτύπωμα. Στη συγκεκριμένη κατηγορία εντάσσονται το ποδήλατο και τα οχήματα μικροκινητικότητας (πατινία, κ.λπ.) καλούμενα Ελαφρά Προσωπικά Ηλεκτρικά Οχήματα ή ΕΠΗΟ.

Στη συνέχεια, παρουσιάζεται το συνολικό πακέτο μέτρων που θα συμβάλει στην προώθηση των μέσων ήπιας μετακίνησης στους οικισμούς του Δήμου Σαλαμίνας, ενώ παράλληλα θα έχει άμεση συνεισφορά στην ικανοποίηση του κοινού οράματος, των προτεραιοτήτων και των στόχων που έχουν προσδιοριστεί στο πλαίσιο εκπόνησης του ΣΒΑΚ Δ. Σαλαμίνας.

Ποδήλατο

Το ποδήλατο δικαιούται να έχει προσπέλαση σε κάθε σημείο της πόλης/οικισμού και επομένως να καλύπτει πλήρως – εφόσον είναι εφικτό – την αστική επιφάνεια. Σημειώνεται ότι τα σύγχρονα ποδήλατα διαθέτουν τέτοιες τεχνολογικές εξελίξεις που καθιστούν εφικτό έως και στον όχι τόσο γυμνασμένο ποδηλάτη να ανεβεί μεγάλες κατά μήκος κλίσεις εδάφους.

Στις σύγχρονες αστικές μεταφορές, έχει αποδειχθεί πως βασική συνιστώσα στο πρόβλημα της κυκλοφοριακής συμφόρησης αποτελούν οι μικρού μήκους μετακινήσεις με τη χρήση οχήματος Ι.Χ., μετακινήσεις οι οποίες θα ήταν δυνατό να πραγματοποιηθούν με τη χρήση ηπιότερων και περιβαλλοντικά φιλικότερων μορφών μετακίνησης (όπως το ποδήλατο ή τα ΕΠΗΟ). Χαρακτηριστικό



παράδειγμα αποτελούν οι σχολικές μετακινήσεις και – εν γένει – οι μεταφορές μαθητών. Οι μετακινήσεις αυτές αφορούν συνήθως μικρές σε απόσταση μετακινήσεις, οι οποίες στην πλειοψηφία τους πραγματοποιούνται με όχημα Ι.Χ., με αποτέλεσμα την επιβάρυνση του οδικού δικτύου, κατά τις ώρες προσέλευσης και αποχώρησης από τις εκπαιδευτικές μονάδες. Το συγκεκριμένο πρόβλημα αφορά και την πόλη της Σαλαμίνας – εξ ου και η πρωινή αιχμή συμπίπτει με το χρονικό διάστημα προσέλευσης των μαθητών στις σχολικές μονάδες, ενώ η απογευματινή αιχμή οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στην κινητικότητα των μαθητών (π.χ. από τη μεταφορά μαθητών από/προς ιδιωτικά κέντρα εκπαίδευσης, φροντιστήρια, κ.ά.).

Η μελλοντική βιώσιμη πόλη θα πρέπει να δίνει κίνητρα ιδιαίτερα προς τους κατοίκους της, προκειμένου να χρησιμοποιούν το ποδήλατο στις μετακινήσεις τους εντός και πέριξ του κάθε οικισμού της Σαλαμίνας (έως ότου δημιουργηθούν οι αναγκαίες συνθήκες ασφάλειας για τις διαδρομές διασύνδεσής τους), και ιδιαίτερα να χρησιμοποιούν το ποδήλατο για σκοπούς πέραν της σωματικής άσκησης και αναψυχής (π.χ. μετάβαση προς/από την εργασία).

Θα πρέπει να τονιστεί ότι η ένταξη του ποδηλάτου στο σύστημα μεταφορών της Σαλαμίνας ανήκει στην ευρύτερη προσπάθεια σχετικά με την προοπτική για βιώσιμες μετακινήσεις. Κατά αυτήν την έννοια, το ποδήλατο, όντας ένα μέσο που δεν ρυπαίνει, δεν προκαλεί θόρυβο, γυμνάζει το σώμα, δεν καταναλώνει χώρο και δεν κοστίζει η χρήση του, έχει προφανώς μια θέση σημαντική στη βιώσιμη ανάπτυξη της πόλης. Επισημαίνεται ακόμη πως η επιδιωκόμενη ευρεία χρήση του ποδηλάτου στη Σαλαμίνα αποτελεί ένα στοιχείο κοινωνικό, δεδομένου ότι το ποδήλατο πρέπει να διαδοθεί ως δημοφιλής τρόπος μετακίνησης και οι οδηγοί όπως και οι λοιποί χρήστες της συγκοινωνιακής υποδομής πρέπει να αξιολογήσουν και να σταθμίσουν τα οφέλη του σε σχέση με τα υπόλοιπα μεταφορικά μέσα. Τονίζεται όμως ότι η χρήση του έως και τον μεσοπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα προωθείται για τις εσωτερικές μετακινήσεις των οικισμών. Η χρήση του σε οδούς όπως η Λ. Αιαντείου κρίνεται επισφαλής, προς το παρόν, και για αυτό το λόγο δεν προτείνεται. Στον μακροπρόθεσμο ορίζοντα όπου οι οδοί που συνδέουν τους απομακρυσμένους οικισμούς του νησιού θα είναι ασφαλείς, τότε θα μπορούν να χρησιμοποιηθούν και από τους ποδηλατιστές.

Οι διαδρομές ποδηλάτου χωρίζονται σε αποκλειστικής και μικτής χρήσης, μονής ή αμφίδρομης κατεύθυνσης κίνησης, είτε σε συνδυασμό μαζί με τα οχήματα στο ίδιο – κοινό πλάτος σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας είτε σε λωρίδες μη αποκλειστικής χρήσης. Οι διαδρομές ποδηλάτου διπλής κατεύθυνσης, όπου δημιουργείται ποδηλατόδρομος ανεξάρτητος από την κυκλοφορία όπου είναι εφικτό, εκτός εξαιρέσεων, υλοποιούνται όπου υπάρχει διαθέσιμο το αναγκαίο πλάτος του καταστρώματος.

Ειδικότερα, σε οδούς με υψηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους και μεγάλες ταχύτητες (όπως π.χ. η Λεωφ. Αιαντείου) επιβάλλεται, για λόγους οδικής ασφάλειας, ο διαχωρισμός ποδηλάτων και μηχανοκίνητης κυκλοφορίας. Κεντρικές οδοί με υψηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους, συχνά προσφέρουν γρήγορη και άμεση πρόσβαση σε πόλους έλξης/γένεσης μετακινήσεων και για τον λόγο αυτό επιλέγονται από τους ποδηλάτες. Σε αυτές τις διαδρομές απαιτείται η δημιουργία αποκλειστικών υποδομών ποδηλάτου, ώστε να αποτελέσουν τον «ασφαλή κορμό» του δικτύου, που θα συνδέσει τις περιοχές κατοικίας μεταξύ τους.

Ο διαχωρισμός του χώρου κίνησης των ποδηλάτων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία γίνεται με φυσικό τρόπο (υψομετρικά ή με στοιχείο διαχωρισμού-π.χ. ζώνη φύτευσης) ή οπτικά (με διαγράμμιση ή/και χρωματισμό ή/και χρήση διαφορετικού υλικού). Ο διαχωρισμός, όπως προαναφέρθηκε επιλέγεται ανάλογα το διαθέσιμο πλάτος της οδού, τους κυκλοφοριακούς φόρτους οχημάτων και ποδηλάτων, σε συνδυασμό με την κατηγοριοποίηση της οδού και τις ταχύτητες που αναπτύσσονται. Στη Σαλαμίνα, οι υποδομές ποδηλάτων αποκλειστικής χρήσης εντάσσονται στο σύνολο του δικτύου ποδηλατικών διαδρομών.

Επιπλέον, πεζοί και οι ποδηλάτες είναι δυνατόν να συνυπάρχουν υπό προϋποθέσεις ασφάλειας και άνεσης. Η κίνηση των ποδηλάτων σε συνθήκες συνύπαρξης με τους πεζούς, δύναται να πραγματοποιηθεί σε πεζοδρόμια (εφόσον υπάρχει το διαθέσιμο πλάτος) και σε πεζοδρόμους. Άλλωστε αυτού του είδους η επιλογή έχει διττό όφελος, αφού όσο δεν υπάρχουν ποδήλατα, οι πεζοί έχουν στη διάθεσή τους μεγαλύτερο πλάτος πεζοδρομίου από αυτό που τους αναλογεί.

Κρίσιμη παράμετρος για την ασφαλή και άνετη συνύπαρξη πεζών και ποδηλάτων είναι η πυκνότητα των πεζών, η οποία ορίζεται ως ο λόγος του ωριαίου φόρτου διερχομένων πεζών και στις δύο κατευθύνσεις ανά μέτρο πλάτους διαθέσιμης διατομής. Επιπρόσθετα, σε τοπικές οδούς περιοχών κατοικίας, η συνύπαρξη ποδηλάτων και μηχανοκίνητης κυκλοφορίας αποτελεί μοναδική επιλογή. Σε ένα τοπικό δίκτυο ποδηλάτων δεν απαιτούνται ιδιαίτερες κατασκευαστικές παρεμβάσεις, πέραν της σήμανσης και του χρωματισμού του οδοστρώματος. Επιπλέον, η εφαρμογή μέτρων ήπιας κυκλοφορίας και η υλοποίηση σημειακών παρεμβάσεων, έχουν ιδιαίτερα σημαντικά αποτελέσματα όσον αφορά τη μείωση της ταχύτητας των οχημάτων, τον περιορισμό των κυκλοφοριακών φόρτων και την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα χώρο στο ποδήλατο.

Στις οδούς ποδηλάτου με μικτή χρήση, υπάρχει συνύπαρξη ποδηλάτων με αυτοκίνητα, δηλαδή χρησιμοποιείται ο ίδιος χώρος από ποδήλατα και μηχανοκίνητα οχήματα. Η κύρια χρήση της οδού γίνεται από τα ποδήλατα και η δευτερεύουσα από τα αυτοκίνητα, συνεπώς σε αυτές τις οδούς οι ποδηλάτες έχουν προτεραιότητα, συγκριτικά με τα υπόλοιπα οχήματα που κυκλοφορούν. Η συνύπαρξη, σε πρώτο επίπεδο, θεωρείται ως μια επικίνδυνη συνθήκη για τον ποδηλάτη, όμως έχει αποδειχτεί ότι, όταν υπάρχει, οι χρήστες της οδού είναι πιο προσεκτικοί. Αντίθετα, η κίνηση των ποδηλάτων σε αποκλειστικές λωρίδες εφησυχάζει τους οδηγούς της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας, οι οποίοι αναπτύσσουν αδικαιολόγητα υψηλές ταχύτητες και αιφνιδιάζονται όταν το ποδήλατο, για οποιονδήποτε λόγο, παρεκκλίνει εκτός της λωρίδας του. Σε κάθε περίπτωση, είναι απαραίτητη η εξέταση όλων των συνθηκών που υπάρχουν ώστε να επιλεγεί η βέλτιστη λύση από πλευράς σχεδιασμού και κυκλοφορίας.

Σε γενικές γραμμές, αποκλειστική υποδομή ποδηλάτου χρειάζεται μόνο εκεί όπου το ποδήλατο απειλείται (όπως π.χ. στη Λεωφ. Αιαντείου μεταξύ Σαλαμίνας και Αιαντείου, στη Λεωφ. Φανερωμένης προς το Στενό, στη Λεωφ. Κακής Βίγλας, κ.λπ.). Στους δρόμους γειτονιάς, όπου οι ταχύτητες είναι χαμηλές (έως 30 χλμ/ώρα), δεν υπάρχει ανάγκη για καμία ειδική υποδομή.

Στην περίπτωση του οικισμού της Σαλαμίνας, λοιπόν, όπου τίθενται αρκετοί χωροταξικοί και μορφολογικοί περιορισμοί (περιορισμένο πλάτος οδών, σημαντικές κλίσεις οδών, μικρά πεζοδρόμια), ως στρατηγικός στόχος δε θεωρείται ένα ευρύ δίκτυο αποκλειστικών οδών ποδηλάτου, αλλά το ανάποδο: ένα εις το δυνατόν πιο περιορισμένο δίκτυο και παράλληλα ευρεία ανάπτυξη και επέκταση των περιοχών ήπιας κυκλοφορίας. Ουσιαστικά, ο σχεδιασμός για το ποδήλατο μετατοπίζεται από τη δημιουργία αποκλειστικών διαδρομών ποδηλάτου προς τη μόρφωση και θέσπιση διαδρομών ποδηλάτου, όπου το ποδήλατο θα συνυπάρχει αρμονικά και με ασφάλεια με τα υπόλοιπα μεταφορικά μέσα και χρήστες της οδού (οχήματα Ι.Χ., πεζοί, κ.ά.). Το ίδιο ισχύει και για όλες τις εσωτερικές μετακινήσεις των υπολοίπων οικισμών του νησιού.

Εκτιμάται πως η δημιουργία διαδρομών ήπιας μετακίνησης θα επέλθει διαμέσου ενός συνδυασμού μέτρων και επεμβάσεων, όπως της επέκτασης των πεζοδρομίων και της ανύψωσης των διαβάσεων πέριξ των σχολικών συγκροτημάτων στο επίπεδο των πεζοδρομίων, μέτρα τα οποία συνιστούν σημαντικά μέτρα ανάσχεσης των αναπτυσσόμενων ταχυτήτων της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας. Το ποδήλατο, λοιπόν, μαζί με το περπάτημα, συνδέονται άμεσα με την προοπτική ανάπτυξης των οικισμών στο σύνολο τους και το υπό υλοποίηση ΣΒΑΚ μπορεί να συμβάλλει καθοριστικά ως προς αυτό.

Δυνητικά, μετά την μετακίνηση πεζή η μετακίνηση με ποδήλατο είναι το ακριβώς επόμενο επίπεδο βιώσιμης κινητικότητας που προωθείται στο σύνολο της νήσου Σαλαμίνας. Σύμφωνα με τον σχεδιασμό και την αξιολόγηση που προηγήθηκε, ιεραρχούνται (α) οι προτεραιότητες, (β) οι δυνατότητες, (γ) η εφικτότητα, (δ) η σχέση κόστους-οφέλους, (ε) η συνεισφορά στο όραμα της Σαλαμίνας και προκύπτει ένα δίκτυο προώθησης μέσω ήπιας κυκλοφορίας που σε συνδυασμό με τα υπόλοιπα μέτρα και δράσεις ικανοποιεί τα ποιοτικά χαρακτηριστικά εκείνα που απαιτούνται για την προώθηση των ποδηλατικών μετακινήσεων. Η διαμόρφωση της διατομής των οδών (οι χώροι που θα διατίθενται για την αποκλειστική ή μικτή χρήση των κατηγοριών των χρηστών – μέσω μετακίνησης) εξαρτάται από πολλούς παράγοντες, με βασικότερο το διαθέσιμο πλάτος της οδού.

Το συνολικό δίκτυο εξυπηρέτησης ποδηλατών, μαζί με τους χωροθετημένους σταθμούς κοινόχρηστων ποδηλάτων και τους χώρους στάθμευσης ποδηλάτων, υλοποιείται σταδιακά στους τρεις χρονικούς ορίζοντες και έχει ως σκοπό την ικανοποίηση του οράματος της Σαλαμίνας και την ολοκλήρωση του συνόλου των προτάσεων. Σε άμεσο χρονικό ορίζοντα (μικρότερο της 5-ετίας) περιλαμβάνονται μόνο τα έργα που έχουν ήδη μελετηθεί ή/και έχουν εξασφαλισμένη χρηματοδότηση. Καθώς η αποπεράτωση του δικτύου ποδηλατικών (και όχι αποκλειστικά) διαδρομών εξαρτάται από τους εκάστοτε διαθέσιμους οικονομικούς πόρους, κρίνεται απαραίτητη η σταδιακή εκτέλεση των σχετικών έργων, με τελικό στόχο την ολοκλήρωση τους σε μακροπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα. Η σταδιακή εκτέλεση θα έχει πάντα ως στόχο το Κοινό Όραμα που εξυπηρετείται στον μακροπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα.

Η δημιουργία ενός εκτεταμένου δικτύου ποδηλατικών διαδρομών ευνοεί την εισαγωγή και λειτουργία Συστήματος Κοινόχρηστων (ή δημόσιων) Ποδηλάτων στη Σαλαμίνα, εφόσον ενισχύει το αίσθημα της ασφάλειας και άνεσης των πιθανών χρηστών. Τα Συστήματα Κοινόχρηστων Ποδηλάτων (εφεξής ΣΚΠ) είναι ηλεκτρονικά, αυτοματοποιημένα συστήματα που προσφέρουν τη δυνατότητα για βραχυχρόνιες ενοικιάσεις ποδηλάτων. Σήμερα, εκατοντάδες πόλεις παγκοσμίως, αλλά και πολλές εντός της Ελλάδας προσφέρουν τέτοια συστήματα.

Το ΣΚΠ απευθύνεται σε όλους τους εν δυνάμει χρήστες ποδηλάτου της Σαλαμίνας – κατοίκους, εργαζόμενους και επισκέπτες, για οποιοδήποτε σκοπό μετακίνησης στο νησί. Η υλοποίηση τους συνίσταται να πραγματοποιηθεί σε συνεργασία με εταιρείες παροχής αντίστοιχων υπηρεσιών που δραστηριοποιούνται σήμερα στην Ελλάδα.

Η λειτουργία του συστήματος είναι πολύ απλή. Τα κοινόχρηστα ποδήλατα διατίθενται στους χρήστες σε δημόσιους χώρους από ειδικούς αυτοματοποιημένους σταθμούς μέσω ηλεκτρονικού συστήματος διαμοιρασμού. Μοναδική προϋπόθεση για τον χρήστη είναι η «ταυτοποίηση» του πριν παραλάβει το ποδήλατο. Οι υπόλοιπες διαδικασίες και ενέργειες αναλαμβάνονται από το σύστημα και τον φορέα που το λειτουργεί. Το σύστημα είναι σχεδιασμένο κατά τρόπο φιλικό στο χρήστη, προκειμένου να εξυπηρετείται εύκολα και γρήγορα, χωρίς την παρέμβαση του ανθρώπινου παράγοντα. Στόχος της υποδομής που θα εξυπηρετεί κατάλληλα τα ποδήλατα είναι η προσφορά θέσεων στάθμευσης, η οποία πρέπει να αντιστοιχεί τόσο χωρικά όσο και ποιοτικά στη ζήτηση.

Μετά την εγκατάσταση του συστήματος θεωρείται απαραίτητη για την ορθή λειτουργία του η τακτική συντήρηση και η τεχνική του υποστήριξη. Τα πετυχημένα συστήματα μίσθωσης ποδηλάτων ακολουθούν ένα ολοκληρωμένο σχέδιο τεχνικής υποστήριξης, συντήρησης των ποδηλάτων, ώστε το σύστημα να είναι πάντοτε διαθέσιμο παρέχοντας υψηλού επιπέδου υπηρεσίες στους μετακινούμενους που το επιλέγουν. Η τακτική συντήρηση σταθμών ενοικίασης και ποδηλάτων περιλαμβάνει συνεχή παρακολούθηση εντός συμφωνημένου ωραρίου του λογισμικού λειτουργίας του συστήματος και επιβεβαίωση της ορθής λειτουργίας των σταθμών μίσθωσης και των ποδηλάτων. Το λογισμικό του συστήματος διαθέτει ειδική εφαρμογή που λειτουργεί σε κινητό τηλέφωνο που ειδοποιεί το συνεργείο για τυχόν δυσλειτουργίες ή βλάβες σε σταθμούς και ποδήλατα.

Επιπλέον, για την ορθή λειτουργία του συστήματος, είναι απαραίτητη η ανακατανομή ποδηλάτων κατά τη διάρκεια της ημέρας, ώστε να αποφεύγονται φαινόμενα συμφόρησης σε κάποιους σταθμούς και έλλειψης ποδηλάτων σε κάποιους άλλους, καθώς συνήθως ακολουθείται συγκεκριμένη ροή κίνησης σε διαφορετικές ώρες της ημέρας. Στην κατεύθυνση της βελτιστοποίησης της διαθεσιμότητας ποδηλάτων ανά σταθμό, μπορεί να χρησιμοποιηθεί ειδικό λογισμικό με δυνατότητα εγκατάστασης σε κινητό τηλέφωνο, το οποίο θα επικοινωνεί με το σύστημα και θα ενημερώνει τον διαχειριστή σε πραγματικό χρόνο για την εύρυθμη λειτουργία των σταθμών και την χωρητικότητα κάθε σταθμού. Έτσι, σε περίπτωση που ο αριθμός των ποδηλάτων σε κάποιο σταθμό πλησιάσει τη διαθέσιμη χωρητικότητα, το προσωπικό συντήρησης ενημερώνεται μέσω του λογισμικού και επεμβαίνει άμεσα ανακατανέμοντας κατάλληλα τα ποδήλατα. Παράλληλα, κάθε δομικό στοιχείο του ΣΚΠ προσαρμόζεται λειτουργικά, ώστε να είναι εύχρηστο και να καλύπτει σε επαρκή βαθμό τις ανάγκες των χρηστών.

Εφόσον απαιτηθεί, υπάρχει δυνατότητα τοποθέτησης στεγάστρων ποδηλάτων ειδικής κατασκευής με ηλεκτρική αυτονομία. Τα στέγαστρα δηλαδή μπορούν να παρέχουν ηλεκτρική αυτονομία στους σταθμούς και σε ηλεκτρικά ποδήλατα (εάν επιλεχθούν). Η κατασκευή τους είναι ειδική, ώστε μέσω ενσωματωμένου φωτοβολταϊκού συστήματος επί της οροφής και χώρου αποθήκευσης της ενέργειας να παρέχουν την απαιτούμενη ενέργεια. Συγκεκριμένα, επί της οροφής των στεγάστρων μπορούν να τοποθετηθούν φωτοβολταϊκά πάνελ και η σχετική καλωδίωση μέσω των σταθερών τμημάτων του στεγάστρου καταλήγει σε ειδικό χώρο όπου βρίσκονται αποθηκευμένες μπαταρίες και συσσωρευτές. Έτσι, μέσω κατάλληλης δρομολόγησης της καλωδίωσης, παρέχεται ρεύμα στους σταθμούς στα ηλεκτρικά ποδήλατα, όταν αυτά σταθμεύουν στις βάσεις τους.

Τα ηλεκτρικά ποδήλατα φέρουν ειδικό σχεδιασμό, διαφορετικό από τα συμβατικά ποδήλατα του εμπορίου, εξειδικευμένα για χρήση εντός πόλης με χαρακτηριστικά που τα καθιστούν ανθεκτικά σε φθορές, σε δύσκολη χρήση και σε βανδαλισμούς. Διαθέτουν επίσης εσωτερικό ηλεκτρονικό σύστημα κλειδώματος για το κλείδωμα/ξεκλείδωμα του ποδηλάτου, διαδικασία η οποία μπορεί να γίνει μέσω χρήση ειδικής εφαρμογής για κινητά τηλέφωνα.

Γενικά, τα ηλεκτρικά ποδήλατα φέρουν ενσωματωμένη μπαταρία λιθίου με μέγιστη αυτονομία που κυμαίνεται μεταξύ 60 και 100 km. Επιπλέον, μέσω οθόνης, ο χρήστης πληροφορείται σε πραγματικό χρόνο για την απομένουσα ισχύ της μπαταρίας, καθώς και την υπολειπόμενη απόσταση ποδηλασίας που μπορεί να διανύσει. Σχετικά με την φόρτιση των μπαταριών, αυτή επιτυγχάνεται μέσω της διαδικασίας «battery swap», δηλαδή το συνεργείο συντήρησης αλλάζει βάσει των αναγκών τις αποφορτισμένες μπαταρίες με νέες φορτισμένες.

Ειδικότερα για την εξυπηρέτηση των ΑμεΑ, υπάρχει δυνατότητα προμήθειας ηλεκτρικών ποδηλάτων που επιτρέπουν την μεταφορά ενός χρήστη με κινητικές δυσκολίες που χρησιμοποιεί αμαξίδιο, μαζί με τον/την συνοδό του. Η ειδική κατασκευή παρέχει δύο θέσεις, μία για τον χρήστη με κινητικές δυσκολίες με το αναπηρικό αμαξίδιο του και μία θέση για το συνοδό του, ο οποίος και θα ποδηλατεί. Οι τροχοί διαθέτουν ειδική κλίση για τη συγκεκριμένη χρήση, ώστε να παρέχουν αυξημένη άνεση και οδηγική ευστάθεια. Οι τροχοί του ποδηλάτου φέρουν ενισχυμένα κέντρα και ελαστικά, ενώ διατίθενται υδραυλικά δισκόφρενα και φρένο στάθμευσης.

Σε κάθε περίπτωση, σημειώνεται πως η μέγιστη ταχύτητα υποβοήθησης του ποδηλάτου δεν ξεπερνάει τα 25 km/h, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

Μικροκινητικότητα

Η έννοια της μικροκινητικότητας είναι νεοεισαχθείσα έννοια στον τομέα των σύγχρονων αστικών μεταφορών και συνεπώς δεν υπάρχει κάποιος σαφής ορισμός. Ωστόσο, σε μια αρχική προσπάθεια



προσέγγισης του όρου, η μικροκινητικότητα αναφέρεται στο σύνολο των οχημάτων, τα οποία λειτουργούν συμπληρωματικά με τα οχήματα της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και χρησιμοποιούνται για τη διάνυση μικρού μήκους αποστάσεων στο αστικό περιβάλλον (αποστάσεις έως 4 km).

Στη συγκεκριμένη κατηγορία οχημάτων εντάσσονται όσα οχήματα έχουν ηλεκτρική υποβοήθηση, τέτοια ώστε να μην απαιτείται η μυϊκή δύναμη του αναβάτη για να κινηθούν. Ειδικότερα, περιλαμβάνονται τα εξής οχήματα:

- Ηλεκτρικά πατίνια
- Τροχοπέδιλα (rollers)
- Τροχοσανίδες (skate boards)
- Αυτοεξισοροπούμενα οχήματα (Segway)

Τα παραπάνω οχήματα ομαδοποιούνται σε μια κατηγορία οχημάτων που ονομάζονται Ε.Π.Η.Ο. (Ελαφρά Προσωπικά Ηλεκτροκίνητα Οχήματα).

Τα οχήματα μικροκινητικότητας αποτελούν έναν ασφαλή τρόπο μετακίνησης στις πόλεις, για αποστάσεις μερικών χιλιομέτρων χωρίς να χρειαστεί να μπλέξουμε στην κίνηση, αλλά ούτε και να αγχωθούμε για το παρκάρισμα. Η χρήση ενός οχήματος ΕΠΗΟ είναι τουλάχιστον 5 φορές οικονομικότερη από αυτήν ενός αυτοκινήτου. Μάλιστα, η χρήση των οχημάτων μικροκινητικότητας κάνει τη ζωή στις πόλεις πιο ανθρώπινη, συμβάλλοντας στην κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση.

Τα οφέλη είναι πολλαπλά: Ξεκινούν από την προστασία του περιβάλλοντος και φτάνουν μέχρι την οδική ασφάλεια. Επιπλέον, προσφέρουν στον χρήστη μία συναρπαστική και μοναδική εμπειρία μετακίνησης, κάτι που εξηγεί, γιατί πολλοί πλέον οδηγοί στον κόσμο δεν είναι πρόθυμοι να τα αποχωριστούν.

Τα ηλεκτρικά πατίνια έχουν ενσωματωμένη μπαταρία και ηλεκτρικό μοτέρ στον εμπρόσθιο τροχό, παρέχοντας έτσι αρκετά ικανοποιητική αυτονομία, με δυνατότητα μεταφοράς του αναβάτη για αρκετά χιλιόμετρα (από 20 έως 60 χιλιόμετρα, ανάλογα με τη χωρητικότητα της μπαταρίας). Επιπλέον, έχουν τη δυνατότητα να κινηθούν σε ανωφέρεια με κλίση έως και 10-15% (ανάλογα με το βάρος του αναβάτη), ενώ διαθέτουν ευελιξία μεταφοράς σε Μέσα Μαζικής Μεταφοράς ή σε κάποιο κτίριο, καθώς είναι αναδιπλούμενα. Παράλληλα, η πλήρης φόρτιση τους επιτυγχάνεται μέσω απλού φορτιστή (όμοιου με φορτιστή φορητού υπολογιστή) εντός ολίγων ωρών (3-5, τυπικά).

Για την περαιτέρω ανάπτυξη των ήπιων μορφών μετακίνησης στη Σαλαμίνα, προβλέπεται η προώθηση της μικροκινητικότητας.

Η προώθηση της μικροκινητικότητας σε μια πόλη εξαρτάται από δύο κρίσιμες συνιστώσες:

- (α) Ύπαρξη κατάλληλης υποδομής για την ασφαλή φιλοξενία και κίνηση των Ε.Π.Η.Ο.
- (β) Λειτουργία υπηρεσίας μίσθωσης κοινόχρηστων οχημάτων μικροκινητικότητας.

Οι υπηρεσίες μικροκινητικότητας αποτελούν την πλέον σύγχρονη τάση στις αστικές μετακινήσεις μικρών αποστάσεων, καθώς – όπως ήδη αναφέρθηκε – λειτουργούν συμπληρωματικά προς τα λοιπά μέσα και είναι εν γένει περιβαλλοντικά φιλικές, αξιοποιούν δε σύγχρονες τεχνολογίες και μέσα χαμηλού κόστους. Οι ειδικοί κανόνες που ορίζουν την κυκλοφορία, τη στάθμευση, τις τεχνικές προδιαγραφές, καθώς και τις κυρώσεις σε περίπτωση μη συμμόρφωσης αναφέρονται στο Ν. 4784/2021 «Η Ελλάδα σε κίνηση» για τη μικροκινητικότητα (ΦΕΚ 40 / Α / 16-3-2021). Με τη συγκεκριμένη νομοθετική ρύθμιση, η οποία περιλαμβάνει τροποποιήσεις σε άρθρα του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.) ρυθμίζονται κανόνες κυκλοφορίας για τα οχήματα μικροκινητικότητας.

Η υπηρεσία μίσθωσης κοινόχρηστων οχημάτων μικροκινητικότητας παρέχεται από εξειδικευμένες ιδιωτικές εταιρείες, ενώ η χρήση της υπηρεσίας είναι πολύ απλή και βασίζεται στις νέες τεχνολογίες. Αρχικά, η εταιρεία διαμοιράζει έναν αριθμό Ε.Π.Η.Ο. στην πόλη (στη Σαλαμίνα εν προκειμένω), πλήρως φορτισμένα. Συνήθως εξοπλίζονται με πρόσθετη μπαταρία που αυξάνει την αυτονομία τους, προκειμένου να μην απαιτείται συχνή φόρτιση, ενώ τα λάστιχα τους δε φέρουν αεροθάλαμο, προκειμένου να είναι ανθεκτικά στις καταπονήσεις από λακκούβες, αιχμηρά αντικείμενα κ.ά.. Επιπλέον, αν είναι αναδιπλούμενα, υπάρχει δυνατότητα κατάργησης του μηχανισμού αναδίπλωσης για μεγαλύτερη αντοχή και αυξημένη ασφάλεια.

Στη συνέχεια, ο ενδιαφερόμενος χρήστης πρέπει να κατεβάσει σχετική εφαρμογή στο «έξυπνο» τηλέφωνο (smartphone) του και αφού δημιουργήσει λογαριασμό, να συνδέσει μια χρεωστική ή πιστωτική κάρτα. Επί της εφαρμογής ο χρήστης μπορεί να δει σε χάρτη της πόλης το στίγμα του, καθώς και το στίγμα όλων των διαθέσιμων ηλεκτροκίνητων πατινιών στην περιοχή. Παρέχεται επίσης δυνατότητα εξέτασης του εναπομείνοντος ποσοστού μπαταρίας για κάθε πατίνι, η χιλιομετρική απόσταση για κάθε πατίνι από τη θέση του, ο κωδικός και η διατιθέμενη αυτονομία σε χιλιόμετρα.

Τα ηλεκτρικά πατίνια πρακτικά συναντώνται στη θέση, όπου τα άφησε ο τελευταίος αναβάτης, ενώ είναι κλειδωμένα σε κατάσταση αναμονής (standby mode), το οποίο σημαίνει πως αν υπάρξει προσπάθεια χρήσης τους, θα ηχήσει συναγερμός, ενώ το ο πομποδέκτης θέσης θα ενημερώσει την εταιρεία αν κάποιο ηλεκτρικό πατίνι μετακινηθεί χωρίς να έχει ξεκλειδωθεί και φυσικά υπάρχει δυνατότητα εντοπισμού, προκειμένου να αποτραπεί η κλοπή του.

Αναφορικά με την επαναφόρτιση του στόλου των ηλεκτροκίνητων πατινιών, η διαδικασία είναι επίσης απλή. Συλλέγονται κατά τις νυκτερινές ώρες από υπαλλήλους της εταιρείας μίσθωσης και επαναφορτίζονται, προκειμένου να είναι ξανά διαθέσιμα το πρωί, ενώ ορισμένες εταιρείες δίνουν τη δυνατότητα σε όποιον χρήστη το επιθυμεί, να πάρει ένα ή περισσότερα πατίνια στο σπίτι του, να τα επαναφορτίσει και να τα αφήσει ξανά σε κάποιο εξωτερικό χώρο, καταβάλλοντας την αντίστοιχη αποζημίωση στον χρήστη.

2.4.1 Αναμενόμενα αποτελέσματα

Στο σημείο αυτό, επισημαίνεται πως το προτεινόμενο δίκτυο ποδηλατικών διαδρομών αναμένεται – κατά κύριο λόγο – να εξυπηρετήσει και τις ροές των οχημάτων μικροκινητικότητας. Η δημιουργία κατάλληλων υποδομών, σε συνδυασμό με τη διάθεση κοινόχρηστων ποδηλάτων και ηλεκτρικών πατινιών (με περισσότερους από 2 παρόχους), θα έχει ως συνέπεια τη μεγάλη ελκυστικότητά τους ως μέσα μετακίνησης και την προτίμησή τους από μεγάλη μερίδα μετακινουμένων. Σε κάθε περίπτωση, καθώς έχει εμπεδωθεί στην Ελληνική πραγματικότητα η νομοθεσία για τα Ε.Π.Η.Ο., προβλέπεται η λειτουργία ενός συστήματος κοινόχρηστων ηλεκτρικών πατινιών. Ο συνδυασμός όλων αυτών των δράσεων αναμένεται να έχει μία σημαντική αύξηση της χρήσης αυτών των μέσων μετακίνησης, σε σχέση με σήμερα.

Από την προώθηση της χρήσης του ποδηλάτου (συμβατικού και ηλεκτροκίνητου) και των διαφόρων μορφών μικροκινητικότητας στο Δήμο Σαλαμίνας, σε συνδυασμό με την εφαρμογή των τεχνολογικών εξελίξεων, αλλά και των άλλων προτάσεων που δρουν συνδυαστικά και επικουρικά, αναμένονται τα εξής ευεργετικά αποτελέσματα:

- ✓ Ευχέρεια πραγματοποίησης πλήθους μετακινήσεων μικρού και μέσου βεληνεκούς για όλους τους σκοπούς.
- ✓ Αύξηση του ποσοστού μετακινήσεων με φιλικά προς το περιβάλλον μέσα μετακίνησης.
- ✓ Υιοθέτηση περιβαλλοντικά φιλικών προτύπων μετακίνησης.



- ✓ Μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος που παράγεται από το σύστημα μεταφορών.
- ✓ Μείωση της χρήσης των οχημάτων Ι.Χ.
- ✓ Ενίσχυση δημόσιων συγκοινωνιών (μέσω μετεπιβιβάσεων).
- ✓ Συνέργεια και διαλειτουργικότητα μηχανοκίνητων και ηλεκτροκίνητων μέσων μεταφοράς.
- ✓ Βελτίωση της δημόσιας υγείας.
- ✓ Ποιοτική αναβάθμιση της πόλης.
- ✓ Βελτιστοποίηση του δημόσιου χώρου: 5 θέσεις στάθμευσης κοινόχρηστων ποδηλάτων (15 – 25 χρήστες/ημέρα) ισοδυναμούν και μπορούν να αντικαταστήσουν 1 θέση στάθμευσης αυτοκινήτου (3 – 6 χρήστες/ημέρα).

2.5 Προώθηση των μετακινήσεων με Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

Βασικό χαρακτηριστικό των μεταφορών, στις σύγχρονες αστικές περιοχές, συνιστά η ευρεία χρήση οχημάτων Ι.Χ. από τους μετακινούμενους και η έλλειψη νοοτροπίας συνεπιβατισμού. Συνέπεια του παραπάνω φαινομένου αποτελούν η γένεση κυκλοφοριακής συμφόρησης και η αλόγιστη αύξηση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος. Την ανάγκη μείωσης των πολλών διακριτών μετακινήσεων και της συγκέντρωσης των μετακινούμενων σε ένα μέσο έρχεται να καλύψει η Δημόσια Συγκοινωνία. Στην περίπτωση της Σαλαμίνας, όπως έχει ήδη αναφερθεί, η εκτέλεση της Δημόσιας Συγκοινωνίας πραγματοποιείται από τα ΚΤΕΛ Σαλαμίνας. Ωστόσο, όπως έχει ήδη αναφερθεί στην αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης, ο βαθμός χωρικής και χρονικής κάλυψης του υπάρχοντος δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας θεωρείται μη επαρκής, ειδικά στις περιμετρικές περιοχές των τεσσάρων οικισμών όπου είναι αραιοδομημένες.

Με γνώμονα, λοιπόν, την βελτιστοποίηση της λειτουργίας της αστικής συγκοινωνίας και συνακόλουθα τη μεγιστοποίηση του βαθμού εξυπηρέτησης των μετακινούμενων, κρίνεται αναγκαία η αναδιάρθρωση του δικτύου λεωφορειακών γραμμών στη νήσο της Σαλαμίνας και η υλοποίηση συγκεκριμένων παρεμβάσεων. Έτσι δημιουργείται ένα πλήρες δίκτυο Μέσων Μαζικής Μεταφοράς με αποδεκτό επίπεδο εξυπηρέτησης (σε ποιότητα υπηρεσιών αλλά πιο σημαντικό, σε αξιοπιστία δρομολογίων). Οι κυριότερες παρεμβάσεις, οι οποίες αφορούν τη βελτίωση της λειτουργικότητας και την αύξηση της ελκυστικότητας της δημόσιας αστικής συγκοινωνίας στη Σαλαμίνα, είναι οι ακόλουθες.

Για τη βελτίωση της χρονικής κάλυψης των γραμμών της αστικής συγκοινωνίας, υιοθετούνται συχνότερες εκτέλεσης δρομολογίων ανάλογα με τη ζήτηση για κάθε λειτουργική γραμμή της αστικής συγκοινωνίας. Με στόχο, λοιπόν, την ουσιαστική κάλυψη των αναγκών των μετακινούμενων, κρίνεται απαραίτητη η δρομολόγηση περισσότερων λεωφορείων με συχνότητα εκτέλεσης δρομολογίων μικρότερη από 30 λεπτά (μέγιστη τιμή).

Στο πλαίσιο επίτευξης της βιωσιμότητας στο σύστημα μεταφορών της περιοχής, της αύξησης της περιβαλλοντικής αποδοτικότητας του οδικού δικτύου και της μείωσης του περιβαλλοντικού αποτυπώματος που οφείλεται στις μετακινήσεις, έχει κριθεί αναγκαία η αγορά οχημάτων νέας τεχνολογίας, τα οποία θα κάνουν χρήση περιβαλλοντικά φιλικών μορφών ενέργειας (όπως ηλεκτρικά οχήματα ή φυσικού αερίου). Το συγκεκριμένο μέτρο κρίνεται ελκυστικό και προς τον ίδιο τον πάροχο του συγκοινωνιακού έργου, καθώς εντάσσεται στην κατεύθυνση του εκσυγχρονισμού του στόλου και των υπηρεσιών προς τους πελάτες και της μείωσης του λειτουργικού κόστους. Τονίζεται ότι, είναι απαραίτητο η αγορά των νέων οχημάτων να είναι φιλικά προς τα ΑμεΑ, δηλ. να μπορούν τα ΑμεΑ να

τα χρησιμοποιούν. Επιπρόσθετα, εκτιμάται ότι είναι αναγκαίο να προμηθευτούν μικρά και ευέλικτα οχήματα, ώστε να κυκλοφορούν με άνεση και ασφάλεια στο εσωτερικό των τεσσάρων περιοχών (ιδιαίτερα στο ιστορικό κέντρο του Αιαντείου και στο εμπορικό κέντρο της Σαλαμίνας).

Στην κατεύθυνση της βελτίωσης της εξυπηρέτησης των χρηστών της δημόσιας συγκοινωνίας, συνιστάται η εισαγωγή των νέων τεχνολογιών στην λειτουργία της, μέσω της πλήρους εφαρμογής συστήματος τηλεματικής και κάλυψης του συνόλου των οχημάτων και στάσεων. Με τη χρήση της συγκεκριμένης τεχνολογίας, οι χρήστες έχουν τη δυνατότητα ενημέρωσης σε πραγματικό χρόνο για την εκτέλεση των δρομολογίων, καθώς και την άφιξη του λεωφορείου που τους ενδιαφέρει, στη στάση που τους εξυπηρετεί καλύτερα. Η εφαρμογή της τηλεματικής και η ενημέρωση των μετακινούμενων μπορεί να πραγματοποιηθεί, είτε μέσω τοποθέτησης ηλεκτρονικών πινακίδων αναγραφής μηνυμάτων ανά στάση, το οποίο ωστόσο συνιστά αρκετά δαπανηρό μέτρο προς εφαρμογή, είτε μέσω ανάπτυξης εφαρμογής για κινητά τηλέφωνα. Παράλληλα, σε κάθε λεωφορείο τοποθετείται πομπός που ενημερώνει διαρκώς το σύστημα αναφορικά με την τοποθεσία του οχήματος. Η αντιμετώπιση της αβεβαιότητας αναφορικά με την αξιοπιστία του συστήματος αστικής συγκοινωνίας σε μια πόλη αποτελεί κρίσιμη παράμετρο για την αύξηση της ελκυστικότητας της και τελικά την επίτευξη ενός σύγχρονου, βιώσιμου κορμού αστικής συγκοινωνίας.

Σε μακροπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα, προτείνεται η διαμόρφωση και ανάπτυξη ενός συστήματος δυναμικής δρομολόγησης λεωφορείων, το οποίο θα λειτουργεί επικουρικά με τις τροποποιημένες και νέες γραμμές του σταθερού κορμού των ΚΤΕΛ, λαμβάνοντας υπόψη τις εξατομικευμένες ανάγκες των μετακινούμενων. Ειδικότερα, πέρα από την λειτουργία του βασικού κορμού των ΚΤΕΛ, οι μετακινούμενοι θα έχουν τη δυνατότητα να καλέσουν σε πραγματικό χρόνο (μέσω εφαρμογής κινητού τηλεφώνου ή κλήσης σε τηλεφωνικό κέντρο) λεωφορείο, το οποίο θα τους παραλάβει από την τρέχουσα τοποθεσία τους και θα τους μεταφέρει στο τελικό σημείο ενδιαφέροντος. Η δυναμική δρομολόγηση είναι εφικτό να πραγματοποιηθεί με τη χρήση mini-bus ή mini-van, στα οποία θα είναι εγκατεστημένο κατάλληλο λογισμικό και θα λειτουργούν μέσω κεντρικής υπηρεσίας που θα διαχειρίζεται τα αιτήματα, το οποίο (α) θα ομαδοποιεί τα αιτήματα των μετακινούμενων, με στόχο την βελτιστοποίηση των εκτελούμενων διαδρομών και (β) θα ενημερώνει σε πραγματικό χρόνο τον ενδιαφερόμενο μετακινούμενο για την τοποθεσία του οχήματος που θα τον παραλάβει, καθώς και τον εκτιμώμενο χρόνο άφιξης στον προορισμό του.

Στο σημείο αυτό, επισημαίνεται πως ενδεχομένως να απαιτηθούν βελτιώσεις τοπικού χαρακτήρα, για τη διευκόλυνση της διέλευσης των λεωφορείων, ενώ ίσως χρειαστεί να υπάρξουν μικρομετακινήσεις στάσεων, με γνώμονα τη συνδυασμένη λειτουργία και ανταπόκριση δρομολογίων μεταξύ των σχεδιαζόμενων γραμμών.

Στο πλαίσιο της ευνοϊκής διαχείρισης των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και προώθησης της χρήσης αυτών, τα προγράμματα φωτεινής σηματοδότησης στους κόμβους, από τους οποίους διέρχονται λεωφορειακές γραμμές, τροποποιούνται με στόχο την ευνόηση των μαζικών μετακινήσεων. Η λειτουργία συστημάτων δυναμικής φωτεινής σηματοδότησης, με την παραχώρηση προτεραιότητας σε λεωφορεία δημόσιας χρήσης που προσεγγίζουν σηματοδοτούμενους κόμβους αποτελεί μια συνήθη πρακτική που εφαρμόζεται π.χ. σήμερα στην κίνηση του Τραμ της Αθήνας, όπου διασταυρώνεται με οδική κυκλοφορία. Κατά αυτόν τον τρόπο, ευνοείται η χρήση της δημόσιας αστικής συγκοινωνίας, αφού επιτυγχάνεται μείωση των σχετικών χρόνων διαδρομής και – συνακόλουθα – η βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης των μετακινούμενων που επιλέγουν τη δημόσια συγκοινωνία ως μέσο μετακίνησης.

Όλες οι στάσεις των ΚΤΕΛ θα πρέπει να είναι σύμφωνα με τις τυπικές διαμορφώσεις που αναλυτικά έχουν περιγραφεί στο παραδοτέο του Σταδίου Β' της παρούσας Μελέτης. Σημειώνεται ιδιαίτερα λόγω των σημαντικών προβλημάτων οδικής ασφάλειας που έχουν εντοπισθεί στη Λ. Αιαντείου, ότι



σε όλες τις στάσεις της Λεωφ. Αιαντείου από Σαλαμίνα έως Αιάντειο θα πρέπει να έχουν δημιουργηθεί διαβάσεις πεζών με φωτεινή σηματοδότηση που θα ενεργοποιείται με το πάτημα κομβίου (δηλ. μόνο όποτε υπάρχει πεζός που θέλει να διασχίσει κάθετα τη Λεωφ. Αιαντείου).

Πέραν των πολιτικών και επεμβάσεων που προβλέπονται για τη βελτιστοποίηση της εξυπηρέτησης από τα ΜΜΜ (όπως η προτεραιότητα των λεωφορείων στη διέλευση από σηματοδοτούμενους κόμβους ή η προσβασιμότητα τους από τα ΑμεΑ), στο παρόν ΣΒΑΚ ενσωματώνεται και η παροχή κινήτρων για τη χρήση των ΜΜΜ από τους μετακινούμενους. Καθώς πολλοί μετακινούμενοι δεν υπολογίζουν το έμμεσο κόστος από τη μετακίνηση τους, αλλά μόνο το άμεσο, πραγματοποιείται παροχή κινήτρων μέσω ανταποδοτικών ωφελειών στους μετακινούμενους. Τέτοιες πολιτικές μπορεί να είναι π.χ. η συνεργασία της του ΚΤΕΛ Σαλαμίνας με εμπορικά καταστήματα της περιοχής για συνδυαστικές προσφορές-εκπτώσεις.

2.5.1 Αναμενόμενα αποτελέσματα

Από τη συνδυαστική εφαρμογή των παραπάνω δράσεων και ενεργειών, οι οποίες εξυπηρετούν αποτελεσματικά το κοινό όραμα για το Δήμο Σαλαμίνας, αναμένονται τα εξής αποτελέσματα:

- ✓ Ενίσχυση της αξιοπιστίας της δημόσιας συγκοινωνίας.
- ✓ Αύξηση ελκυστικότητας των λεωφορείων ως μέσου μετακίνησης.
- ✓ Αύξηση της χρήσης των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (αλλαγή μέσου μετακινήσεων – modal shift).
- ✓ Μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου των οδών.
- ✓ Βελτίωση της καθημερινής ζωής, ικανοποίηση πολιτών.
- ✓ Μείωση περιβαλλοντικού αποτυπώματος από τη χρήση ΜΜΜ ή/και περιβαλλοντικά φιλικών οχημάτων.
- ✓ Βελτίωση της δημόσιας υγείας.
- ✓ Βελτίωση της ποιότητας ζωής.

2.6 Διαχείριση της Κυκλοφορίας και Στάθμευσης

Η οδική κυκλοφορία δυσχεραίνεται σε περιοχές όπου προκρίνεται η κίνηση των πεζών, ποδηλατών και Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ). Αντιθέτως, διευκολύνεται η κίνηση των οχημάτων προς οργανωμένους χώρους σταθμευσης, από όπου μπορούν οι μετακινούμενοι να συνεχίσουν στον προορισμό τους με άλλο μέσο μεταφοράς (π.χ. πεζή, ΜΜΜ, ηλεκτρικό πατίνι, κ.λπ.). Επίσης, τροποποιείται η υποδομή για την πιο ορθολογική χρήση από την κυκλοφορία. Ο περιορισμός της κυκλοφορίας από συγκεκριμένες οδούς, σε συνδυασμό με τις εκτεταμένες επεμβάσεις στην υποδομή για τη διευκόλυνση της κίνησης πεζή, με ποδήλατα και ηλεκτρικά πατίνια, θα έχει σημαντική μείωση των διαθέσιμων θέσεων στάθμευσης επί της οδού. Επίσης, για την επίλυση των υφιστάμενων προβλημάτων στάθμευσης που εντοπίστηκαν στην περιοχή μελέτης, όσο και για τη συνακόλουθη αντιμετώπιση των προβλημάτων που απορρέουν από τη στάθμευση και έχουν αντίκτυπο στην οδική κυκλοφορία (απομείωση κυκλοφοριακής ικανότητας οδικών τμημάτων, καθυστερήσεις, άσκοπη χρήση του οδικού δικτύου), προβλέπονται στα μέτρα και δράσεις που περιλαμβάνονται στο παρόν Τελικό ΣΒΑΚ.

Οι διασταυρώσεις στις οποίες η κυκλοφορία ρυθμίζεται με φωτεινή σηματοδότηση, θα πρέπει να τροποποιηθούν (α) διότι ο προγραμματισμός τους δεν έχει λάβει υπόψη τις ισχύουσες σήμερα και αναμενόμενα μελλοντικά κυκλοφοριακές συνθήκες, και (β) ώστε να δίνουν προτεραιότητα στους πεζούς, στα ποδήλατα και στα λεωφορεία. Προτεραιότητα στην κίνηση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς μπορεί να επιτευχθεί με τη δυναμική φωτεινή σηματοδότηση στις διασταυρώσεις. Ενεργοποιείται το φανάρι πρόσβασης των λεωφορείων, με πράσινη ένδειξη ώστε να δίνει προτεραιότητα στην κίνησή τους, καθώς προσεγγίζουν τη διασταύρωση.

Συγκεκριμένες τοπικές επεμβάσεις περιλαμβάνονται στα άμεσα μέτρα:

- > Εγκατάσταση φωτεινής σηματοδότησης στη διασταύρωση των Λεωφ. Φανερωμένης και Λεωφ. Βασιλικών, λόγω μειωμένης ορατότητας και κακής γεωμετρίας ισόπεδου κόμβου.
- > Εφαρμογή των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων και παρεμβάσεων στον κόμβο Αιαντείου (τρίγωνο των οδών Αγγ. Σικελιανού-Βασ.Κωνσταντίνου-Λεωφ.Αιαντείου), σύμφωνα με την υποβληθείσα πρόταση στο Φάκελο Α-1.
- > Διαμόρφωση του ισόπεδου κόμβου Λεωφ. Φανερωμένης – Λεωφ. Δημοκρατίας (σύμφωνα με προσχέδιο που ο μελετητής έχει σχεδιάσει).
- > Διαμόρφωση του ισόπεδου κόμβου Λεωφ. Αιαντείου και Αγίου Αθανασίου.
- > Στον μακροπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα, εξετάσθηκε (μετά από πρόταση της διαβούλευσης) και τα αποτελέσματα είναι θετικά, οπότε και προτείνεται όπως μετά τη λειτουργία της υποθαλάσσιας σήραγγας και με την προβλεπόμενη αύξηση των κυκλοφοριακών φόρτων ο κόμβος της συμβολής των Λ. Σαλαμίνας, Ιπποκράτους, Λ. Αιαντείου και Ζωοδόχου Πηγής να διαμορφωθεί ως κυκλικός κόμβος.
- > Μονοδρόμηση της οδού Ευρυσάκη από την οδό Μαραθώνος προς την οδό Αγίου Νικολάου.
- > Μονοδρόμηση της οδού Ποσειδώνος από την οδό Αγίου Νικολάου προς και έως την οδό Μαραθώνος.
- > Διαπλάτυνση των πεζοδρομίων με δημιουργία εσοχών για τη στάθμευση παρά το κράσπεδο και διαπλατύνσεις στις γωνίες (βελτιώνοντας τις συνθήκες κίνησης των πεζών, οργάνωσης της στάθμευσης και βελτίωση της οδικής ασφάλειας).
- > Τοποθέτηση πινακίδων απαγόρευσης στάθμευσης (P-39) και στις δύο πλευρές της οδού Αγίου Αθανασίου από Λεωφ. Αιαντείου έως Λεωφ. Κακής Βίγλας.
- > Μονοδρόμηση της οδού πάροδος Α. Λεωνίδου (οδός παράλληλη της Λεωφ. Σαλαμίνας και Θέμιδος, μεταξύ των δύο οδών), με επιτρεπόμενη κατεύθυνση κυκλοφορίας από την οδό Ευαγγελιστριάς προς την οδό Αργοναυτών.
- > Δημιουργία διάβασης πεζών στη διασταύρωση των οδών Θέμιδος και Ευρυπίδου στη Σαλαμίνα.
- > Στον ισόπεδο κόμβο της Λεωφ. Κακής Βίγλας με τη Λεωφ. Περιστεριών, λόγω επικινδυνότητας, να τοποθετηθεί οδικός φωτισμός και φωτεινή σηματοδότηση με επενέργεια (λόγω χαμηλής κυκλοφοριακής φόρτισης).
- > Στη συμβολή των οδών Αιόλου, Μήλου και Ηρώων Πολυτεχνείου στα Σελήνια, να διαμορφωθούν νησίδες και να ρυθμιστεί η κυκλοφορία με φωτεινή σηματοδότηση επενεργούμενη από την κυκλοφορία.

Σημαντικός παράγοντας στην όξυνση των προβλημάτων στάθμευσης και κυκλοφοριακής ροής στην κεντρική περιοχή της Σαλαμίνας αποτελεί η – κατά βάση – παράνομη στάθμευση που παρατηρείται από τα οχήματα τροφοδοσίας των εμπορικών καταστημάτων της περιοχής σε βασικές οδικές αρτηρίες της πόλης, καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας. Για την άμεση μείωση και αποτροπή του συγκεκριμένου φαινομένου και των συνακόλουθων προβλημάτων που προκύπτουν από αυτό, απαιτείται η θέσπιση σταθερού ωραρίου τροφοδοσίας, κατά το οποίο θα επιτρέπεται άνευ χρέωσης στάση των οχημάτων τροφοδοσίας. Κατά αυτόν τον τρόπο, παρέχεται ένα σημαντικό κίνητρο, προκειμένου η φόρτωση και εκφόρτωση εμπορευμάτων στην κεντρική περιοχή να συμβαίνει οργανωμένα σε συγκεκριμένο χρονικό διάστημα της ημέρας και όχι άναρχα κατά βούληση και



περίπτωση. Το ωράριο τροφοδοσίας θα προκύψει μετά από συμφωνία των εμπορικών συλλόγων και αρμόδιων φορέων της περιοχής, ενώ προτείνεται να βρίσκεται εκτός των ωρών αιχμής, έτσι όπως έχουν προκύψει από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης (Στάδιο Α' της μελέτης), για την ελάχιστη επιβάρυνση της κυκλοφορίας.

Με στόχο την αντιμετώπιση των χρόνιων προβλημάτων στάθμευσης που αντιμετωπίζουν οι μόνιμοι κάτοικοι εντός και πέριξ του κέντρου της πόλης, εξαιτίας των επισκεπτών, οι οποίοι επιδιώκουν να σταθμεύουν σε θέσεις κοντά στον προορισμό τους, προτείνεται η εφαρμογή του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης. Ωστόσο, από το καθεστώς ελεγχόμενης στάθμευσης, θα εξαιρούνται οι μόνιμοι κάτοικοι, οι οποίοι θα έχουν τη δυνατότητα να σταθμεύουν άνευ χρέωσης εντός της ζώνης ελεγχόμενης στάθμευσης, μέσω ειδικής άδειας-κάρτας που θα εξασφαλίσουν.

Φυσικά, η προτεινόμενη ζώνη ελεγχόμενης στάθμευσης περιλαμβάνει αποκλειστικά τις οδούς που έχουν τα κατάλληλα γεωμετρικά χαρακτηριστικά για να εξυπηρετήσουν στάθμευση παρά την οδό, είτε αμφίπλευρα είτε μονόπλευρα επί της οδού. Επιπλέον, η εφαρμογή του συγκεκριμένου μέτρου συνεπάγεται και τη σήμανση των θέσεων στάθμευσης στην οδό. Η σήμανση των θέσεων στάθμευσης στην οδό, με κατάλληλη οριζόντια διαγράμμιση στο οδόστρωμα, διευκολύνει τη στάθμευση και μειώνει τον απαιτούμενο χρόνο στάθμευσης. Εκτιμάται πως το πλεονέκτημα της μείωσης του χρόνου στάθμευσης, το οποίο προκύπτει μέσω της οριοθετημένης στάθμευσης, συνδυαστικά με το καθεστώς ελεγχόμενης στάθμευσης θα αντισταθμίσει το μειονέκτημα της μείωσης του αριθμού των προσφερόμενων θέσεων στάθμευσης.

Σε πρώτη φάση η ελεγχόμενη στάθμευση θα πρέπει να εφαρμοσθεί στην οδό Φανερωμένης, Λεωφ. Σαλαμίνας, Λεωφ. Ιπποκράτους και στα Παλούκια (Σαλαμινομάχων και παραλιακή ζώνη). Για τη βέλτιστη λειτουργία της ελεγχόμενης στάθμευσης και τη βέλτιστη αξιοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού, προτείνεται όπως λειτουργήσει ηλεκτρονικό σύστημα που θα παρακολουθεί την κατάληψη και διαθεσιμότητα των θέσεων στάθμευσης. Επιπρόσθετα, στο ίδιο ή σε επόμενο στάδιο, δύναται να παρέχεται η πληροφορία των κενών θέσεων και στο κοινό, με διάφορους τρόπους, όπως π.χ. μέσω εφαρμογής στα έξυπνα κινητά τηλέφωνα (app smartphones), μέσω ηλεκτρονικών πινακίδων με μεταβλητά μηνύματα (VMS), κ.ο.κ.

Με γνώμονα, την αύξηση του δείκτη εναλλαγής στάθμευσης και την εξυπηρέτηση περισσότερων οχημάτων κατά το ίδιο χρονικό διάστημα, συνιστάται σχετική διαμόρφωση της τιμολογιακής πολιτικής. Η ακριβής διαμόρφωση της τιμολογιακής πολιτικής χρήζει περαιτέρω διερεύνησης, μέσω εξειδικευμένης έρευνας που πρέπει να πραγματοποιηθεί, προκειμένου να εξεταστούν οι επιπτώσεις ανά σενάριο τιμολογιακής πολιτικής και να επιλεγεί τελικά το βέλτιστο σενάριο, το οποίο θα καθιστά το σύστημα βιώσιμο. Σημειώνεται πως ανάλογη τιμολογιακή πολιτική με αυτή για την ελεγχόμενη στάθμευση παρά την οδό πρέπει να ακολουθηθεί και στους χώρους στάθμευσης εκτός οδού, προκειμένου να μην καταστούν περισσότερο ή λιγότερο ελκυστικοί, επιβαρύνοντας έτσι περισσότερο το ευρύτερο οδικό δίκτυο.

Η τιμολογιακή πολιτική μπορεί να ακολουθεί και τα χαρακτηριστικά των επί μέρους ζωνών ελεγχόμενης στάθμευσης. Η τιμολογιακή πολιτική δύναται να είναι δυναμική και ευέλικτη, ώστε να ανταποκρίνεται στις ανάγκες της πόλης. Έτσι, π.χ. η τιμολόγηση μπορεί να διαφέρει ανά ώρα της ημέρας, ανάλογα τη διάρκεια στάθμευσης ή άλλων πολιτικών που έχουν επιλεγεί.

Η συνολική περιοχή της ελεγχόμενης στάθμευσης θα διαχωρισθεί επί μέρους σε διαφορετικές ζώνες, βάση των χαρακτηριστικών των υπο-περιοχών εφαρμογής της. Έτσι, μπορεί να εφαρμοσθεί διαφορετική πολιτική διαχείρισης των διατιθέμενων θέσεων στάθμευσης για δημόσια χρήση, της κάθε ζώνης. Η ζωνοποίηση είναι αποτελεσματική μόνο με την ηλεκτρονική παρακολούθηση και είναι απαραίτητη για τη βέλτιστη αξιοποίηση των διατιθέμενων θέσεων στάθμευσης.

Στο πλαίσιο της αποτροπής και μείωσης της παράνομης στάθμευσης, προτείνεται η ανάπτυξη και εφαρμογή ηλεκτρονικού συστήματος πληρωμής, το οποίο δύναται να υποστηρίζεται τόσο σε ιστοσελίδα, όσο και σε κατάλληλη εφαρμογή για έξυπνα κινητά. Η λειτουργία του είναι πολύ απλή. Ο ενδιαφερόμενος χρήστης θα πραγματοποιεί ηλεκτρονική εγγραφή στο σύστημα και θα δηλώνει την πινακίδα του οχήματος του, καθώς και τις επιθυμητές ώρες στάθμευσης εντός της ζώνης χρέωσης, ενώ στη συνέχεια θα έχει τη δυνατότητα πληρωμής μέσω χρεωστικής/πιστωτικής κάρτας. Κατά αυτόν τον τρόπο, ο υποψήφιος χρήστης θα λαμβάνει άμεση έγκριση για δυνατότητα στάθμευσης στην ζώνη ελεγχόμενης στάθμευσης. Παράλληλα, η διαδικασία ελέγχου απλοποιείται, καθώς θα υπάρχει δυνατότητα άμεσης ταυτοποίησης της νομιμότητας του σταθμευμένου οχήματος, μέσω αναγνώρισης της πινακίδας του.

Με την εφαρμογή του συγκεκριμένου συστήματος, υπάρχει η δυνατότητα βέλτιστης διαχείρισης των θέσεων στάθμευσης. Πιο συγκεκριμένα, το σύστημα / εφαρμογή μπορεί να μην επιτρέπει στο ίδιο όχημα να σταθμεύει πάνω από ένα χρονικό διάστημα στην ίδια θέση ή στην ίδια ζώνη ελεγχόμενης στάθμευσης.

Υπάρχουν προβλήματα στάθμευσης (ελλιπής προσφορά), κατά τη θερινή περίοδο στις περιοχές της παραλίας, όπου και αναπτύσσεται έντονη τουριστική δραστηριότητα. Καθώς οι μετρήσεις στάθμευσης πραγματοποιήθηκαν για την τυπική περίοδο, κατά την οποία υπάρχει έντονη ζήτηση για στάθμευση πέριξ του κέντρου της Σαλαμίνας, δεν υπάρχει σαφής εικόνα για τη συγκεκριμένη κατάσταση, προκειμένου να εξαχθούν ασφαλή συμπεράσματα. Συνεπώς, στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ, προτείνεται η αναζήτηση τυχόν ελεύθερων (αδόμητων) οικοπέδων, τα οποία θα μπορούσαν να παραχωρηθούν από ιδιώτες, έπειτα από προγραμματική συμφωνία με το Δήμο Σαλαμίνας, και να λειτουργήσουν ως (οργανωμένοι ή μη) χώροι στάθμευσης για την εξυπηρέτηση των σχετικών εποχιακών αναγκών. Το ακριβές πλαίσιο λειτουργίας αυτών των χώρων δεν αποτελεί αντικείμενο εξέτασης της παρούσας μελέτης.

Η δημιουργία χώρων στάθμευσης δημόσιας χρήσης σε διατιθέμενους χώρους είναι επιτακτική, καθώς απαιτείται να ελευθερωθεί ζωτικός χώρος από τα σταθμευμένα οχήματα και να διατεθεί για τις ανάγκες των πεζών, των ποδηλατιστών και της μικροκινητικότητας.

Σε μακροπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα, προτείνεται η κατασκευή χώρων στάθμευσης που να εξυπηρετούν το κέντρο της πόλης της Σαλαμίνας (για τις άλλες τρεις περιοχές δεν κρίνεται βιώσιμη η κατασκευή χώρων στάθμευσης), προκειμένου να ισοσκελιστεί το ισοζύγιο προσφοράς στάθμευσης, εξαιτίας της απώλειας θέσεων παρά την οδό που αναμένεται να επέλθει από τις αναπλάσεις πεζοδρομίων, δημιουργίας ποδηλατοδρόμων, κ.λπ.

Υπάρχουν αναφορές για προβλήματα στάθμευσης (ελλιπής προσφορά), κατά τη θερινή περίοδο σε παραλίες που επισκέπτονται οι λουζόμενοι και εκεί αναπτύσσεται έντονη τουριστική δραστηριότητα. Συνεπώς, προτείνεται η αναζήτηση τυχόν ελεύθερων (αδόμητων) οικοπέδων, τα οποία θα μπορούσαν να παραχωρηθούν από ιδιώτες, έπειτα από προγραμματική συμφωνία με το Δήμο Σαλαμίνας, και να λειτουργήσουν ως (οργανωμένοι ή μη) χώροι στάθμευσης για την εξυπηρέτηση των σχετικών εποχιακών αναγκών.

Η διαχείριση της στάθμευσης δικύκλων σε μια πόλη είναι μείζονος σημασίας ζήτημα, καθώς λόγω έλλειψης σχετικών προσφερόμενων θέσεων, παρατηρείται συχνά το φαινόμενο της παράνομης κατάληψης πεζοδρομίων, με αποτέλεσμα να μειώνεται η λειτουργικότητα και η ασφάλεια που παρέχουν στους μετακινούμενους πεζή. Στην κατεύθυνση της αντιμετώπισης του συγκεκριμένου φαινομένου, δημιουργούνται και διαμορφώνονται θέσεις στάθμευσης δικύκλων, τόσο για εκείνα της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας, όσο και για τα ποδήλατα, κατά μήκος βασικών αξόνων της πόλης.

Για την εφαρμογή αυτής της πρότασης, απαιτείται κατάργηση θέσεων στάθμευσης Ι.Χ. οχημάτων. Εντούτοις, το τελικά αποκομιζόμενο όφελος αναμένεται να είναι πολύ μεγαλύτερο της απώλειας ορισμένων θέσεων στάθμευσης αυτοκινήτων, αφού κατά αυτόν τον τρόπο βελτιστοποιείται η χρήση του δημόσιου χώρου (1 θέση στάθμευσης αυτοκινήτου Ι.Χ. ισοδυναμεί με 3-5 θέσεις στάθμευσης δικύκλων).

Η στάθμευση βαρέων οχημάτων επί της οδού αποτελεί ένα πολύπλοκο ζήτημα, λόγω των επιπτώσεων που προκαλούνται στην οδική υποδομή και κυκλοφορία και συνεπώς χρήζει ξεχωριστής αντιμετώπισης. Συνεπώς, εφαρμόζονται τα ακόλουθα μέτρα:

- Η στάθμευση βαρέων οχημάτων απαγορεύεται στο βασικό οδικό δίκτυο της πόλης, εντός των περιόδων αιχμής και επιτρέπεται μόνο εντός των προκαθορισμένων ωρών τροφοδοσίας, σε προκαθορισμένες θέσεις στάθμευσης για βαρέα οχήματα.
- Απαγορεύεται η πολύωρη στάθμευση βαρέων οχημάτων σε οδούς τοπικής σημασίας, καθώς είναι πιθανό να παρακωλύουν την ομαλή διέλευση των διερχόμενων οχημάτων, ενώ επιφέρουν εκθετική ζημιά στο οδόστρωμα, συγκριτικά με ένα συμβατικό όχημα Ι.Χ.
- Η εξυπηρέτηση της πολύωρης στάθμευσης βαρέων οχημάτων γίνεται σε οργανωμένους υπαίθριους χώρους στάθμευσης εκτός οδού.

Η χωροθέτηση των θέσεων στάθμευσης βαρέων οχημάτων επί της οδού χρήζει εξειδικευμένης κυκλοφοριακής μελέτης, καθώς υπάρχουν συγκεκριμένες συνθήκες που πρέπει να ισχύουν σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

Ο Δήμος Σαλαμίνας, σε συνεργασία με τον αρμόδιο σύλλογο ιδιοκτητών οχημάτων ταξί, που δραστηριοποιείται στο νησί, θα καθορίσει τα νόμιμα σημεία στάσης ή στάθμευσης (πιάτσες) Ε.Δ.Χ.-ΤΑΞΙ. Η χωροθέτηση των συγκεκριμένων ειδικών θέσεων στάθμευσης προβλέπεται να γίνει κοντά σε οδούς εμπορικών περιοχών της πόλης και σε πόλους έλξης μετακινήσεων. Η ακριβής χωροθέτηση των σχετικών θέσεων θα προκύψει μετά από εξειδικευμένη κυκλοφοριακή μελέτη, όπως ορίζεται από την κείμενη νομοθεσία.

Οχήματα με υψηλή πλήρωση (High Occupancy Vehicles – HOV) θεωρούνται αφενός όλα τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς και αφετέρου τα επιβατικά αυτοκίνητα (Ι.Χ. ή ταξί) που μεταφέρουν πάνω από δύο ή τρεις επιβάτες (συμπεριλαμβανομένου του οδηγού). Η προνομιακή μεταχείριση των οχημάτων με υψηλή πλήρωση και των επιβατών τους αυξάνει τη χρησιμοποίησή τους, με αποτέλεσμα να μειώνεται ο αριθμός των κινούμενων οχημάτων για την εξυπηρέτηση του ίδιου αριθμού μετακινούμενων προσώπων. Η προνομιακή μεταχείριση των ΜΜΜ, που θεωρούνται πάντα ως οχήματα με υψηλή πλήρωση, προτάθηκε ήδη μέσω της ευνόησης τους από συστήματα δυναμικής φωτεινής σηματοδότησης. Με την υφιστάμενη οδική υποδομή, θεωρείται δύσκολη η παραχώρηση ειδικής λωρίδας για την κίνηση τους. Η εφαρμογή προγραμμάτων για προνομιακή μεταχείριση οχημάτων υψηλής πλήρωσης στην Σαλαμίνα έχει άμεσες επιπτώσεις στις μετακινήσεις και εξαιρετικά οφέλη, όπως και πολύ μεγάλη συνεισφορά στο κοινό όραμα για την πόλη. Έτσι, οργανισμοί-υπηρεσίες της περιοχής θα μπορούσαν να προτρέψουν και να υποβοηθήσουν τους υπαλλήλους τους για ομαδική χρήση αυτοκινήτων με την έκδοση πινάκων προέλευσης εργαζομένων που ενδιαφέρονται για ομαδική χρήση αυτοκινήτων, ή ακόμα και με τη διάθεση οχημάτων τους που δε χρησιμοποιούνται για υπηρεσιακούς λόγους κατά τις ώρες προσέλευσης-αποχώρησης των εργαζομένων. Στα κίνητρα για την από κοινού χρήση οχημάτων περιλαμβάνεται η χορήγηση άνευ περιορισμών στάθμευσης σε περιοχές με ελεγχόμενη στάθμευση κατά τη διάρκεια του ωραρίου λειτουργίας των διαφόρων οργανισμών-επιχειρήσεων, η επιχορήγηση ανά οχηματοχιλιόμετρο στα αυτοκίνητα που χρησιμοποιούνται ομαδικά ή/και η μείωση των δημοτικών τελών για τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις στο πρόγραμμα.



2.6.1 Αναμενόμενα αποτελέσματα

Από τη συνδυαστική λήψη των παραπάνω μέτρων για τη διαχείριση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης, αναμένονται τα εξής θετικά αποτελέσματα:

- ✓ Προστασία και βελτίωση των αναγκών στάθμευσης των μόνιμων κατοίκων.
- ✓ Βελτίωση της κυκλοφοριακής ροής των οχημάτων.
- ✓ Αποτροπή ή/και μείωση των μετακινήσεων με μηχανοκίνητο όχημα εντός ή προς τη ζώνη ελεγχόμενης στάθμευσης.
- ✓ Βελτίωση της εξυπηρέτησης στάθμευσης των τελικά εισερχόμενων οχημάτων στη ζώνη χρέωσης.
- ✓ Αύξηση της εμπορικής κίνησης στις περιοχές ελεγχόμενης στάθμευσης.
- ✓ Μείωση της πειθαλλοντικής επιβάρυνσης.
- ✓ Βελτιστοποίηση του δημόσιου χώρου – Εξυπηρέτηση περισσότερων οχημάτων ανά θέση στάθμευσης.
- ✓ Αποτροπή ή/και μείωση της ολιγόωρης παράνομης στάθμευσης εντός της ζώνης ελεγχόμενης στάθμευσης.
- ✓ Βελτίωση της ποιότητας ζωής.

2.7 Προώθηση της ηλεκτροκίνησης

Στο πλαίσιο της ανάπτυξης και προώθησης της ηλεκτροκίνησης σε ολόκληρη τη χώρα και την επέκταση της χρήσης οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών και με βάση το Ν. 4710/2020 «Προώθηση της ηλεκτροκίνησης και άλλες διατάξεις», ο Δήμος Σαλαμίνας έχει συντάξει Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.).

Αρχικά, ως «Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.)» ορίζεται το πρόγραμμα χωροθέτησης δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης Η/Ο κανονικής ή υψηλής ισχύος και θέσεων στάθμευσης Η/Ο, που εκπονείται από τους δήμους εντός των διοικητικών τους ορίων. Στη συνέχεια, περιγράφονται οι διαδικασίες εκπόνησης, έγκρισης, επικαιροποίησης και ένταξης του Σ.Φ.Η.Ο. στο παρόν ΣΒΑΚ, προκειμένου ο Δήμος Σαλαμίνας να προωθήσει περαιτέρω την ηλεκτροκίνηση και την ενίσχυση της χρήσης οχημάτων χαμηλών έως μηδενικών εκπομπών στην περιοχή ευθύνης του.

Η προώθηση της ηλεκτροκίνησης αποτελεί άξονα προτεραιότητας για το ΣΒΑΚ. Το Σ.Φ.Η.Ο. αναθεωρείται τακτικά, όπως αντίστοιχα και το ΣΒΑΚ.

Επικουρικά με την εκπόνηση Σ.Φ.Η.Ο., κρίνεται αναγκαία η διαμόρφωση και εφαρμογή κατάλληλων πολιτικών για την περαιτέρω προώθηση της ηλεκτροκίνησης. Έτσι, λοιπόν, ο Δήμος Σαλαμίνας θα πρέπει να προβεί στην υιοθέτηση των ακόλουθων πολιτικών:

- Παροχή κινήτρων σε επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται ή σκοπεύουν να δραστηριοποιηθούν στον τομέα της μίσθωσης κοινόχρηστων οχημάτων (είτε οχημάτων μικροκινητικότητας, είτε επιβατικών αυτοκινήτων), προκειμένου να επενδύσουν σε

ηλεκτροκίνητο στόλο. Τα σχετικά κίνητρα θα μπορούσαν να έχουν τη μορφή επιδότησης ή απαλλαγής από μέρος των δημοτικών τελών.

- Διαμόρφωση ευνοϊκής πολιτικής στη διαχείριση της στάθμευσης ηλεκτροκίνητων οχημάτων, σε περιοχές ή χώρους του Δήμου, όπου εφαρμόζεται σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης. Για παράδειγμα, θα μπορούσε να εξεταστεί χαμηλότερο κόμιστρο στάθμευσης ή η παροχή πρόσθετης χρονικής διάρκειας για στάθμευση σε ηλεκτροκίνητα οχήματα, συγκριτικά με τα οχήματα κινητήρα εσωτερικής καύσης.

Η κοινή χρήση αυτοκινήτων (Car sharing) είναι ένα μοντέλο βραχυχρόνιας μίσθωσης αυτοκινήτων, κατά το οποίο οι μετακινούμενοι ενοικιάζουν οχήματα για μικρό χρονικό διάστημα (συχνά ανά ώρα). Διαφέρει από την παραδοσιακή ενοικίαση αυτοκινήτου στο ότι οι ιδιοκτήτες των αυτοκινήτων είναι συχνά ιδιώτες και ο διαμεσολαβητής κοινής χρήσης αυτοκινήτων είναι γενικά διαφορετικός από τον ιδιοκτήτη του αυτοκινήτου. Το πρότυπο της κοινής χρήσης αυτοκινήτων είναι μέρος μιας ευρύτερης τάσης κοινής κινητικότητας. Η προβλεπόμενη λειτουργία ενός συστήματος κοινόχρηστων επιβατικών οχημάτων στην Σαλαμίνα αναμένεται να έχει έμμεσα θετική επίδραση στις μετακινήσεις, αφού η εξυπηρέτηση πολλαπλών αναγκών μετακίνησης από ένα συγκεκριμένο όχημα του διατιθέμενου στόλου αναμένεται να μειώσει τον όγκο των κυκλοφορούντων και σταθμευμένων οχημάτων Ι.Χ. στην περιοχή μελέτης, συμβάλλοντας στον περιορισμό των αρνητικών συνεπειών που προκαλούνται εξαιτίας της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας (καθυστερήσεις στο οδικό δίκτυο, περιβαλλοντική επιβάρυνση κ.ά.). Εάν αυτή η υπηρεσία συνδυαστεί με την αποκλειστική διάθεση ηλεκτροκίνητων οχημάτων, τότε καθίσταται ως πρωτοπόρος αλλά και σημαντική παράμετρος βελτίωσης του περιβαλλοντικού αποτυπώματος των μετακινήσεων.

2.7.1 Αναμενόμενα αποτελέσματα

Από την εφαρμογή των παραπάνω παρεμβάσεων, οι οποίες εξυπηρετούν αποτελεσματικά το κοινό όραμα, αναμένονται τα εξής αποτελέσματα:

- ✓ Μείωση της χρήσης του (ιδιόκτητου) επιβατικού Ι.Χ.
- ✓ Μείωση περιβαλλοντικού αποτυπώματος από τη χρήση περιβαλλοντικά φιλικών οχημάτων.
- ✓ Βελτίωση της δημόσιας υγείας.
- ✓ Βελτίωση του περιβάλλοντος.
- ✓ Βελτίωση της ποιότητας ζωής.

2.8 Ευαισθητοποίηση μετακινούμενων

Για την προώθηση των αρχών της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και την ορθολογική χρήση όλων των διαθέσιμων εναλλακτικών μορφών μετακίνησης, απαιτείται η διαρκής ευαισθητοποίηση των πολιτών. Έτσι, ο Δήμος Σαλαμίνας, μέσα από ενημερωτικές ενέργειες και εκστρατείες (διοργάνωση ενημερωτικών εκδηλώσεων με προσκεκλημένους ομιλητές εξειδικευμένους στον τομέα των αστικών μεταφορών, κοινοποίηση σχετικών ενημερώσεων στην ιστοσελίδα του Δήμου και στον τοπικό Τύπο, κ.ά.), είναι εφικτό να ευαισθητοποιήσει τους μετακινούμενους, με κύριο στόχο την αλλαγή νοοτροπίας και τη χρήση μορφών ή οχημάτων ήπιας μετακίνησης για τη διάλυση μικρών αποστάσεων εντός των οικισμών, με απώτερο σκοπό την αποφυγή συνθηκών κυκλοφοριακής συμφόρησης, καθώς και τη μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος που οφείλεται στις μεταφορές.



Οι εν λόγω ενέργειες ευαισθητοποίησης ως προς τη βιώσιμη κινητικότητα θα πρέπει είναι στοχευμένες σε συγκεκριμένες κατηγορίες πολιτών / μετακινουμένων, με σαφείς προδιαγραφές ανάλογα την ηλικιακή ομάδα και τα χαρακτηριστικά της και συνεχούς διάρκειας (και θα προκύψουν μετά από εξειδικευμένη ανάλυση και μελέτη).

2.8.1 Αναμενόμενα αποτελέσματα

Τα αποτελέσματα που αναμένονται από την υλοποίηση των ανωτέρω δράσεων είναι τα ακόλουθα:

- ✓ Μείωση της χρήσης των οχημάτων Ι.Χ.
- ✓ Αύξηση των μετακινήσεων πεζή.
- ✓ Αύξηση των μετακινήσεων με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς.
- ✓ Αύξηση των μετακινήσεων με περιβαλλοντικά φιλικά μέσα μετακίνησης.
- ✓ Μείωση περιβαλλοντικού αποτυπώματος από τις μετακινήσεις.
- ✓ Βελτίωση της καθημερινής ζωής, ικανοποίηση πολιτών.
- ✓ Βελτίωση της δημόσιας υγείας.
- ✓ Βελτίωση της ποιότητας ζωής.

2.9 Τροχονομική επιτήρηση

Απαραίτητη προϋπόθεση για την επιτυχία των περιοριστικών κυρίως μέτρων διαχείρισης της κυκλοφορίας και της στάθμευσης είναι η αυστηρή αστυνόμευση αμέσως μετά την εφαρμογή τους. Για παράδειγμα, οι απαγορεύσεις και οι περιορισμοί στάθμευσης απαιτούν αυστηρή αστυνόμευση και δεν πρέπει να εφαρμόζονται αν μια τέτοια δράση δεν είναι εφικτή. Η τροχονομική επιτήρηση μπορεί να εφαρμόζεται από την Τροχαία ή τη Δημοτική Αστυνομία (εάν διατίθεται η ανάλογη δύναμη) ή συνδυαστικά, μετά από συντονισμό των διαθέσιμων πόρων. Να σημειωθεί ότι, η εφαρμογή νέων τεχνολογιών (π.χ. ηλεκτρονικό σύστημα παρακολούθησης κατάληψης θέσεων στάθμευσης) συμβάλλει στην βέλτιστη διαχείριση του διαθέσιμου ανθρώπινου δυναμικού.

Έλλειψη της σωστής επιτήρησης όχι μόνο μειώνει ή μηδενίζει πλήρως τα αναμενόμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή των συγκεκριμένων μέτρων, αλλά και δημιουργεί γενικότερα μια νοοτροπία μη συμμόρφωσης προς όλες τις σχετικές απαγορεύσεις, μειώνοντας έτσι την αποτελεσματικότητα κάθε ανάλογου έργου.

2.9.1 Αναμενόμενα αποτελέσματα

Τα αποτελέσματα που αναμένονται από την εφαρμογή των ανωτέρω ενεργειών είναι τα ακόλουθα:

- ✓ Αποτροπή παραβατικών συμπεριφορών.
- ✓ Μείωση παράνομης στάθμευσης.
- ✓ Βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών.
- ✓ Αύξηση της οδικής ασφάλειας.
- ✓ Βελτίωση της δημόσιας υγείας.



Σ.Β.Α.Κ.



ΓΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ



- ✓ Βελτίωση του περιβάλλοντος.
- ✓ Βελτίωση της ποιότητας ζωής.



3 ΣΥΜΒΟΛΗ ΔΡΑΣΕΩΝ ΣΤΙΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ

Οι προαναφερθείσες δράσεις και επεμβάσεις συμβάλουν στην ικανοποίηση των στρατηγικών στόχων και προτεραιοτήτων που έχουν διαμορφωθεί στα προηγούμενα στάδια του παρόντος ΣΒΑΚ (ως απόρροια της Μελέτης και των Διαβουλεύσεων αυτής). Όμως, δεν συμβάλουν όλα τα μέτρα σε όλους τους στρατηγικούς στόχους, ούτε έχουν την ίδια επιρροή σε αυτούς.

Στον Πίνακα που ακολουθεί φαίνεται εποπτικά η συμβολή της κάθε δράσης σε έκαστη στρατηγική προτεραιότητα του ΣΒΑΚ Σαλαμίνας.

Πίνακας 1. Συμβολή δράσεων στις στρατηγικές προτεραιότητες του ΣΒΑΚ

Α/Α	ΔΡΑΣΕΙΣ / ΕΠΕΜΒΑΣΕΙΣ / ΠΑΚΕΤΟ ΜΕΤΡΩΝ	ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ				
		Ισορροπημένη συνύπαρξη όλων των μέσων μεταφοράς & Ανάπτυξη μορφών ήπιας μετακίνησης (περπάτημα, ποδήλατο, κ.λπ.)	Ισότιμη προσβασιμότητα στο δημόσιο χώρο	Βελτίωση της οδικής ασφάλειας	Βελτίωση των συνθηκών στάθμευσης	Αύξηση περιβαλλοντικής & οικονομικής αποδοτικότητας του οδικού δικτύου
1	Πεζοδρομήσεις	X	X	X		X
2	Μετατροπή οδών σε ήπιας κυκλοφορίας	X	X	X		X
3	Διαπλατύνσεις πεζοδρομίων	X	X	X		X
4	Βελτίωση αστικού εξοπλισμού			X		X
5	Εγκατάσταση υπερυψωμένων διαβάσεων (πλάτους 5μ)	X	X	X		
6	Ράμπες πεζών & οδηγοί όδευσης τυφλών	X	X	X		
7	Τοποθέτηση ηχητικής διάταξης τυφλών σε σηματοδότες		X	X		
8	Κατασκευή ποδηλατοδρόμων αποκλειστικής χρήσης	X	X	X		X
9	Κατασκευή ποδηλατοδρόμων μικτής χρήσης με πεζούς	X	X	X		X
10	Κατασκευή ποδηλατοδρόμων μικτής χρήσης με οχήματα	X	X	X		X
11	Σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων & οχημάτων μικροκινητικότητας	X	X	X		X
12	Πύκνωση δρομολογίων των υφιστάμενων γραμμών της αστικής συγκοινωνίας	X				X
13	Δημιουργία νέων γραμμών αστικής συγκοινωνίας	X				X
14	Αγορά οχημάτων αστικής συγκοινωνίας αντιρρυπαντικής τεχνολογίας					X



Α/Α	ΔΡΑΣΕΙΣ / ΕΠΕΜΒΑΣΕΙΣ / ΠΑΚΕΤΟ ΜΕΤΡΩΝ	ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ				
		Ισορροπημένη συνύπαρξη όλων των μέσων μεταφοράς & Ανάπτυξη μορφών ήπιας μετακίνησης (περπάτημα, ποδήλατο)	Ισότιμη προσιμότητα στο δημόσιο χώρο	Βελτίωση της οδικής ασφάλειας	Βελτίωση των συνθηκών στάθμευσης	Αύξηση περιβαλλοντικής & οικονομικής αποδοτικότητας του οδικού δικτύου
15	Αγορά οχημάτων αστικής συγκοινωνίας εξυπηρέτησης ΑμεΑ		X	X		
16	Πλήρης εφαρμογή τηλεματικής στα ΜΜΜ	X				
17	Σύστημα δυναμικής δρομολόγησης λεωφορείων αστικής συγκοινωνίας	X				X
18	Κίνητρα χρήσης Μέσων Μαζικής Μεταφοράς	X				X
19	Μονοδρομήσεις / Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις	X	X	X		X
20	Παραχώρηση προτεραιότητας στις διαδρομές λεωφορείων	X				X
21	Θέσπιση ωραρίου τροφοδοσίας των καταστημάτων				X	X
22	Εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης				X	X
23	Ζώνες ελεγχόμενης στάθμευσης				X	X
24	Διαμόρφωση τιμολογιακής πολιτικής ελεγχόμενης στάθμευσης				X	X
25	Ανάπτυξη και εφαρμογή ηλεκτρονικού συστήματος πληρωμής				X	X
26	Ηλεκτρονική παρακολούθηση ελεγχόμενης στάθμευσης				X	X
27	Αναζήτηση αδόμητων οικοπέδων στην περιοχή της παραλίας				X	X
28	Κατασκευή υπόγειων οργανωμένων χώρων στάθμευσης δημόσιας χρήσης				X	X
29	Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης δικύκλων			X	X	X
30	Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης βαρέων οχημάτων			X	X	X
31	Χωροθέτηση χώρων στάσης-στάθμευσης και λειτουργίας ΤΑΞΙ			X	X	X
32	Σύστημα κοινόχρηστων οχημάτων				X	X
33	Προνομακή μεταχείριση οχημάτων υψηλής πλήρωσης					X
34	Σ.Φ.Η.Ο.					X
35	Εφαρμογή πολιτικών προώθησης της ηλεκτροκίνησης					X
36	Ευαισθητοποίηση μετακινούμενων	X	X	X	X	X
37	Τροχονομική επιτήρηση			X	X	

4 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΜΕΤΡΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

Στο παρόν Κεφάλαιο πραγματοποιείται αξιολόγηση των μέτρων παρέμβασης που περιλαμβάνονται στο οριστικό/τελικό ΣΒΑΚ, με σκοπό τη διασφάλιση της σύνδεσης των εξεταζόμενων μέτρων και πολιτικών με την εξυπηρέτηση του κοινού οράματος και συνακόλουθα των προτεραιοτήτων και στόχων του ΣΒΑΚ Σαλαμίνας, έτσι όπως έχουν τεθεί στα προηγούμενα Στάδια της παρούσας Μελέτης.

Στο σημείο αυτό, υπενθυμίζεται πως το κοινό όραμα για την κινητικότητα στη Σαλαμίνα κατά τα επόμενα έτη παρουσιάστηκε σε Διαβούλευση με τη συμμετοχή του Δικτύου Φορέων, τέθηκε σε διαβούλευση, ενώ τελικά δεν υπήρχαν σχόλια μέσω της ιστοσελίδας του ΣΒΑΚ για την τροποποίηση αυτού.

Στον επόμενο Πίνακα αξιολογείται η συμβολή κάθε ενός από τα προτεινόμενα μέτρα ή πακέτα μέτρων, που ενσωματώνονται στο ΣΒΑΚ Δ. Σαλαμίνας, στην ικανοποίηση του οράματος και των στρατηγικών στόχων που απορρέουν από αυτό. Η κλίμακα αξιολόγησης κυμαίνεται από 0 έως 2, όπου:

- 0: Το μέτρο έχει ουδέτερη επιρροή στην επίτευξη του στόχου.
- 1: Το μέτρο επιδρά θετικά στην επίτευξη του στόχου.
- 2: Το μέτρο εξυπηρετεί στο μέγιστο βαθμό την επίτευξη του στόχου.

Πίνακας 2. Σύνδεση μέτρων παρέμβασης με το όραμα και τους στόχους του ΣΒΑΚ

Α/Α	ΜΕΤΡΟ / ΠΑΚΕΤΟ ΜΕΤΡΩΝ	ΟΡΑΜΑ ΣΒΑΚ & ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ								ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΒΑΘΜΟΣ ΣΥΜΒΟΛΗΣ ΣΤΗΝ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ & ΤΩΝ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ ΣΤΟΧΩΝ
		Ευνόηση των πεζή μετακινήσεων	Αύξηση των μετακινήσεων με ποδήλατο	Αύξηση των μετακινήσεων με τη Δημόσια Συγκοινωνία	Ευνόηση των συνθηκών μετακίνησης για ευάλωτες κατηγορίες μετακινούμενων (ΑμεΑ)	Μείωση των συγκρούσεων με παθόντες	Αποτροπή της παράνομης στάθμευσης	Μεγιστοποίηση εξυπηρέτησης οχημάτων στην κεντρική περιοχή	Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης	
1	Πεζοδρομήσεις	2	1	0	2	2	2	0	2	11
2	Μετατροπή οδών σε ήπιας κυκλοφορίας	2	1	0	2	2	2	0	2	11
3	Διαπλάτυνσεις πεζοδρομίων	2	1	0	2	2	2	0	2	11
4	Βελτίωση αστικού εξοπλισμού	2	1	0	2	1	0	0	0	6
5	Εγκατάσταση υπερυψωμένων διαβάσεων (πλάτους 5m)	2	2	0	2	2	0	0	0	8
6	Ράμπες πεζών & οδηγού όδευσης τυφλών	2	0	0	2	0	0	0	0	4
7	Τοποθέτηση ηχητικής διάταξης τυφλών σε σηματοδότες	0	0	0	2	2	0	0	0	4
8	Κατασκευή ποδηλατοδρόμων αποκλειστικής χρήσης	1	2	0	0	0	0	0	2	5
9	Κατασκευή ποδηλατοδρόμων μικτής χρήσης με πεζούς	1	2	0	0	0	0	0	2	5
10	Κατασκευή ποδηλατοδρόμων μικτής χρήσης με οχήματα	1	2	0	0	0	0	0	2	5
11	Σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων & οχημάτων μικροκινητικότητας	0	2	0	0	0	0	0	1	3
12	Πύκνωση δρομολογίων των υφιστάμενων γραμμών της αστικής συγκοινωνίας	0	0	2	0	0	0	0	1	3
13	Δημιουργία νέων γραμμών αστικής συγκοινωνίας	0	0	2	0	0	0	0	2	4
14	Αγορά οχημάτων αστικής συγκοινωνίας αντιρρυπαντικής τεχνολογίας	0	0	2	2	0	0	0	1	5
15	Αγορά οχημάτων αστικής συγκοινωνίας εξυπηρέτησης ΑμεΑ	0	0	2	2	0	0	0	1	5
16	Πλήρης εφαρμογή τηλεματικής στα ΜΜΜ	0	0	2	0	0	0	0	1	3
17	Σύστημα δυναμικής δρομολόγησης λεωφορείων αστικής συγκοινωνίας	0	0	2	2	0	0	0	2	6
18	Κίνητρα χρήσης ΜΜΜ	0	0	2	0	0	0	0	1	3
19	Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις (μονοδρομήσεις, κ.λπ.)	2	1	0	0	1	0	0	1	5
20	Παραχώρηση προτεραιότητας στις διαδρομές λεωφορείων	0	0	2	0	0	0	0	1	3



Σ.Β.Α.Κ.



ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ

ΔΗΜΟΣ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ
1835

Α/Α	ΜΕΤΡΟ / ΠΑΚΕΤΟ ΜΕΤΡΩΝ	ΟΡΑΜΑ ΣΒΑΚ & ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ								ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΒΑΘΜΟΣ ΣΥΜΒΟΛΗΣ ΣΤΗΝ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ & ΤΩΝ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ ΣΤΟΧΩΝ
		Ευόηση των πεζή μετακινήσεων	Αύξηση των μετακινήσεων με ποδήλατο	Αύξηση των μετακινήσεων με τη Δημόσια Συγκοινωνία	Ευόηση των συνθηκών μετακίνησης για εναλλακτικές κατηγορίες μετακινούμενων (ΑμεΑ)	Μείωση των συγκρούσεων με παθόντες	Αποτροπή της παράνομης στάθμευσης	Μειστοποίηση εξυπηρέτησης οχημάτων στην κεντρική περιοχή	Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης	
21	Θέσπιση ωραρίου τροφοδοσίας των καταστημάτων	0	0	0	0	0	2	1	1	4
22	Εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης	1	1	1	0	0	2	1	1	7
23	Ζώνες ελεγχόμενης στάθμευσης	1	1	1	0	0	2	1	1	7
24	Διαμόρφωση τιμολογιακής πολιτικής ελεγχόμενης στάθμευσης	1	1	1	0	0	2	2	1	8
25	Ανάπτυξη και εφαρμογή ηλεκτρονικού συστήματος πληρωμής	1	1	1	0	0	2	2	1	8
26	Ηλεκτρονική παρακολούθηση ελεγχόμενης στάθμευσης	1	1	1	0	0	2	2	1	8
27	Αναζήτηση αδόμητων οικοπέδων στην περιοχή της παραλίας	0	0	0	0	0	2	0	1	3
28	Κατασκευή υπόγειων οργανωμένων χώρων στάθμευσης δημόσιας χρήσης	0	0	0	0	0	2	2	1	5
29	Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης δικύκλων	0	0	0	0	0	2	2	1	5
30	Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης βαρέων οχημάτων	0	0	0	0	0	2	1	1	4
31	Χωροθέτηση χώρων στάσης-στάθμευσης και λειτουργίας ΤΑΞΙ	0	0	0	0	0	2	2	1	5
32	Σύστημα κοινόχρηστων οχημάτων	0	0	0	0	0	1	1	1	3
33	Προνομακή μεταχείριση οχημάτων υψηλής πλήρωσης	0	0	0	0	0	0	1	2	3
34	Σ.Φ.Η.Ο.	0	1	0	1	0	0	0	1	3
35	Εφαρμογή πολιτικών προώθησης της ηλεκτροκίνησης	0	1	0	1	0	0	0	1	3
36	Ευαισθητοποίηση μετακινούμενων	2	2	2	2	2	2	2	2	16
37	Τροχονομική επιτήρηση	0	0	0	0	1	2	2	1	6

Από τον ανωτέρω Πίνακα, διαφαίνεται πως κάποια μέτρα του ΣΒΑΚ έχουν μικρή συνεισφορά στην ικανοποίηση του οράματος και των επιμέρους στρατηγικών στόχων του. Ωστόσο, αυτό συμβαίνει διότι εξετάζεται η συμβολή του κάθε μέτρου παρέμβασης στην υλοποίηση του οράματος μεμονωμένα και όχι σε συνδυασμό με συναφή έργα και πολιτικές.



Σ.Β.Α.Κ.



ΓΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ



Συνεπώς, στο σημείο αυτό επισημαίνεται πως η ικανοποίηση του οράματος για την κινητικότητα, καθώς και των συναφών στρατηγικών προτεραιοτήτων και στόχων θα επέλθει μόνο εάν υιοθετηθεί και εφαρμοστεί το σύνολο των προτεινόμενων έργων, μέτρων και πολιτικών του ΣΒΑΚ Δ. Σαλαμίνας κατά τα επόμενα έτη.



5 ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

Η κατάρτιση Σχεδίου Δράσης για το ΣΒΑΚ Σαλαμίνας εντάσσεται στο σκέλος του επιχειρησιακού σχεδιασμού. Το σχέδιο δράσης αποτελεί τον οδηγό για την υλοποίηση του ΣΒΑΚ κατά τα επόμενα έτη και είναι αυτό που αποσαφηνίζει το πώς θα υλοποιηθούν τα επιλεγέντα μέτρα, προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι που έχουν ήδη τεθεί.

Το Σχέδιο Δράσης περιλαμβάνει, λοιπόν, κατάλογο με τα επιλεγέντα μέτρα, σε συνδυασμό με τα ακόλουθα στοιχεία:

- ✓ Χρονοδιάγραμμα υλοποίησης.
- ✓ Ενδεικτικός προϋπολογισμός & πιθανές πηγές χρηματοδότησης.
- ✓ Κατανομή αρμοδιοτήτων-Φορείς υλοποίησης.
- ✓ Συσχέτιση των μέτρων με υφιστάμενα επιχειρησιακά ή στρατηγικά σχέδια.
- ✓ Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των μέτρων του ΣΒΑΚ, με δείκτες παρακολούθησης για κάθε μέτρο.

5.1 Χρονοδιάγραμμα υλοποίησης

Ο καταμερισμός των μέτρων και παρεμβάσεων του ΣΒΑΚ Σαλαμίνας ανά χρονικό ορίζοντα έγινε, όπου ήταν εφικτό, με γνώμονα την κρισιμότητα των επεμβάσεων, τη συνέχεια/συμπληρωματικότητα ως προς την εφαρμογή τους και τη δυνατότητα υλοποίησης (μελετητική ωριμότητα, αναγκαίες αδειοδοτήσεις, απαίτηση σε κατασκευαστικά έργα, κόστος υλοποίησης, εμπλεκόμενοι φορείς) και οδηγεί στην αντιστοίχιση των προτεινόμενων μέτρων με τους ποσοτικοποιημένους στόχους και δείκτες.

Το ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα υλοποίησης των τελικά προκρινόμενων μέτρων ή πακέτων μέτρων παρουσιάζεται στον Πίνακα που ακολουθεί. Σημειώνεται πως δεν προσδιορίζεται ακριβής χρόνος έναρξης και περαίωσης για κανένα μέτρο ή/και παρέμβαση, διότι αυτός εξαρτάται από αστάθμητους παράγοντες που είναι δυνατό να επηρεάσουν την ολοκλήρωση των επιμέρους διαδικασιών-ενεργειών, καθώς και από τους εκάστοτε διαθέσιμους πόρους ή τα διαθέσιμα χρηματοδοτικά εργαλεία για την εκκίνηση και ολοκλήρωση των απαιτούμενων επιμέρους δραστηριοτήτων. Σε κάθε περίπτωση, η ολοκλήρωση ενός μέτρου ή πακέτου μέτρων παρέμβασης πριν τον προβλεπόμενο ενδεικτικό χρόνο περαίωσης κρίνεται θετικά.

Πίνακας 3. Ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα υλοποίησης μέτρων παρέμβασης

ΜΕΤΡΟ / ΠΑΚΕΤΟ ΜΕΤΡΩΝ	ΧΡΟΝΙΚΟ ΟΡΟΣΗΜΟ						
	2025	2026	2027	2028	2029	2035	2045
Πεζοδρομήσεις							
Μετατροπή οδών σε ήπιας κυκλοφορίας							
Διαπλατύνσεις πεζοδρομίων							
Βελτίωση αστικού εξοπλισμού							



ΜΕΤΡΟ / ΠΑΚΕΤΟ ΜΕΤΡΩΝ	ΧΡΟΝΙΚΟ ΟΡΟΣΗΜΟ						
	2025	2026	2027	2028	2029	2035	2045
Εγκατάσταση υπερυψωμένων διαβάσεων (πλάτους 5m)							
Ράμπες πεζών & οδηγοί όδευσης τυφλών							
Τοποθέτηση ηχητικής διάταξης τυφλών σε σηματοδότες							
Κατασκευή ποδηλατοδρόμων αποκλειστικής χρήσης							
Κατασκευή ποδηλατοδρόμων μικτής χρήσης με πεζούς							
Κατασκευή ποδηλατοδρόμων μικτής χρήσης με οχήματα							
Σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων & οχημάτων μικροκινητικότητας							
Πύκνωση δρομολογίων των υφιστάμενων γραμμών της αστικής συγκοινωνίας							
Δημιουργία νέων γραμμών αστικής συγκοινωνίας							
Αγορά οχημάτων αστικής συγκοινωνίας αντιρρυπαντικής τεχνολογίας							
Αγορά οχημάτων αστικής συγκοινωνίας εξυπηρέτησης ΑμεΑ							
Πλήρης εφαρμογή τηλεματικής στα ΜΜΜ							
Σύστημα δυναμικής δρομολόγησης λεωφορείων αστικής συγκοινωνίας							
Κίνητρα χρήσης ΜΜΜ							
Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις							
Παραχώρηση προτεραιότητας στις διαδρομές λεωφορείων							
Θέσπιση ωραρίου τροφοδοσίας των καταστημάτων							
Εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης							
Ζώνες ελεγχόμενης στάθμευσης							
Διαμόρφωση τιμολογιακής πολιτικής ελεγχόμενης στάθμευσης							
Ανάπτυξη και εφαρμογή ηλεκτρονικού συστήματος πληρωμής							
Ηλεκτρονική παρακολούθηση ελεγχόμενης στάθμευσης							
Αναζήτηση αδόμητων οικοπέδων στην περιοχή της παραλίας							



ΜΕΤΡΟ / ΠΑΚΕΤΟ ΜΕΤΡΩΝ	ΧΡΟΝΙΚΟ ΟΡΟΣΗΜΟ						
	2025	2026	2027	2028	2029	2035	2045
Κατασκευή υπόγειων οργανωμένων χώρων στάθμευσης δημόσιας χρήσης							
Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης δικύκλων							
Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης βαρέων οχημάτων							
Χωροθέτηση χώρων στάσης-στάθμευσης και λειτουργίας ΤΑΞΙ							
Σύστημα κοινόχρηστων οχημάτων							
Προνομακή μεταχείριση οχημάτων υψηλής πλήρωσης							
Σ.Φ.Η.Ο.							
Εφαρμογή πολιτικών προώθησης της ηλεκτροκίνησης*							
Ευαισθητοποίηση μετακινούμενων*							
Τροχονομική επιτήρηση*							

Τα μέτρα παρέμβασης που σημειώνονται με * έχουν χαρακτήρα διαρκούς υλοποίησης και, συνεπώς, δεν προσδιορίζεται για αυτά χρονικός ορίζοντας περαίωσης. Για παράδειγμα, η ευαισθητοποίηση των μετακινούμενων μέσα από ενημερωτικές εκστρατείες οφείλει να είναι μια συνεχής διαδικασία, δίχως συγκεκριμένο χρονικό ορόσημο ολοκλήρωσης.

Επιπρόσθετα, επισημαίνεται πως παρεμβάσεις, των οποίων η ολοκλήρωση φαίνεται να πραγματοποιείται εντός βραχυπρόθεσμου χρονικού ορίζοντα (2025-2029), μπορούν να συνεχίσουν να πραγματοποιούνται, επεκτείνονται ή αναθεωρούνται σε μεταγενέστερο χρονικό ορίζοντα. Παραδείγματος χάριν, η τροποποίηση των προγραμμάτων φωτεινής σηματοδότησης, με στόχο την ικανοποίηση μιας βραχυπρόθεσμης ανάγκης, δύναται να έχει ολοκληρωθεί εντός της επόμενης 5-ετίας, ωστόσο δε σημαίνει πως σε μεταγενέστερο χρόνο τα ΜΜΜ θα εξυπηρετούνται εξίσου ικανοποιητικά, καθώς αυτό εξαρτάται από μια σειρά αστάθμητων παραγόντων που είναι δυνατόν να επηρεάσουν την κυκλοφορία (όπως π.χ. ανακατανομή κυκλοφοριακών φόρτων των στρεφουσών κινήσεων σε κόμβους). Είναι πιθανό, λοιπόν, μελλοντικά να υπάρξει εκ νέου ανάγκη για εφαρμογή ή τροποποίηση συγκεκριμένων μέτρων, μετά τη διαπίστωση προβλημάτων ή βραδύτερων ρυθμών προόδου. Εξάλλου, σύμφωνα με την νομοθεσία, το Σχέδιο Δράσης έχει δυνατότητα επικαιροποίησης, όποτε κρίνεται αναγκαίο από τον οικείο φορέα εκπόνησης (Δήμος Σαλαμίνας).

Αντίστοιχα, η ολοκλήρωση μέτρων παρέμβασης σε ορίζοντα 20-ετίας δε σημαίνει πως το θετικό αντίκτυπο από την υλοποίηση των συγκεκριμένων μέτρων θα φανεί στο αντίστοιχο χρονικό ορόσημο (2045). Υπενθυμίζεται πως η υλοποίηση ορισμένων μέτρων είναι σταδιακή, λόγω των περιορισμών στη διαθεσιμότητα των απαιτούμενων οικονομικών πόρων. Συνεπώς, θετικά αποτελέσματα από την τμηματική εφαρμογή ορισμένων μέτρων είναι εφικτό να γίνουν αντιληπτά ήδη σε βραχυπρόθεσμο ή μεσοπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η δημιουργία διαδρομών ποδηλάτου, αφού η έστω τμηματική υλοποίηση αυτών δύναται να έχει άμεσα θετικό αντίκτυπο στις συνήθειες των μετακινούμενων, με προτίμηση του ποδηλάτου ως μέσο μετακίνησης και συνακόλουθα τη βελτίωση επιμέρους δεικτών κινητικότητας (μείωση χρήσης οχήματος Ι.Χ., μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης, καθυστερήσεων, κ.ά.).



5.2 Ενδεικτική Προμέτρηση - Προϋπολογισμός

Στον επόμενο Πίνακα παρατίθεται το ενδεικτικό κόστος υλοποίησης για κάθε μέτρο παρέμβασης, ανάλογα με τις σχετικές ποσότητες, σε συνδυασμό με τις πιθανές πηγές χρηματοδότησης. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι ενδέχεται οι εκτιμήσεις κόστους να μεταβληθούν στη διάρκεια των χρόνων υλοποίησης των έργων και δράσεων που περιλαμβάνονται στο ΣΒΑΚ Δ. Σαλαμίνας. Στο παρόν έχει γίνει προσπάθεια να είναι όσο το δυνατόν πιο ρεαλιστικές οι εκτιμήσεις κόστους και οι δυνατότητα υλοποίησης στους τιθέμενους χρονικούς ορίζοντες.



Σ.Β.Α.Κ.

ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ

ΔΗΜΟΣ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ
1835**Πίνακας 4. Ενδεικτική Προμέτρηση - Προϋπολογισμός μέτρων παρέμβασης**

ΜΕΤΡΟ / ΠΑΚΕΤΟ ΜΕΤΡΩΝ	Μονάδα μέτρησης	Μοναδιαίο Κόστος (€)	Ποσότητες						Κόστος (€)			Πηγές χρηματοδότησης
			Βραχυπρόθεσμος οριζοντας		Μεσοπρόθεσμος οριζοντας		Μακροπρόθεσμος οριζοντας		Βραχυ-πρόθεσμα	Μεσο-πρόθεσμα	Μακρο-πρόθεσμα	
			μ/ τεμ/ έτος	μ	μ/ τεμ/ έτος	μ	μ/ τεμ/ έτος	μ				
Πεζοδρομήσεις	m ²	160	500	10	2500	10	4000	10	800.000	4.000.000	6.400.000	- Ίδιοι πόροι - Ευρωπαϊκά Πρ/ματα - Πράσινο Ταμείο
Μετατροπή οδών σε ήπιας κυκλοφορίας	m ²	70	1000	9	3500	9	9000	9	630.000	2.205.000	5.670.000	- Ίδιοι πόροι - Κρατικές Χρημ/τήσεις
Διαπλατύνσεις πεζοδρομίων	m ²	120	1500	1,5	4000	1,5	12000	1,5	270.000	720.000	2.160.000	- Ίδιοι πόροι - Περιφέρεια Αττικής - Ανταποδοτικά Τέλη
Βελτίωση αστικού εξοπλισμού	m	45	1500		5000		13000		67.500	225.000	585.000	- Ίδιοι πόροι - Περιφέρεια Αττικής - Πράσινο Ταμείο - Ανταποδοτικά Τέλη
Εγκατάσταση υπερυψωμένων διαβάσεων (πλάτους 5m)	m	180	10	3	25	3	55	3	5.400	13.500	29.700	- Ίδιοι πόροι - Κρατικές Χρημ/τήσεις
Ράμπες πεζών & οδηγοί όδευσης τυφλών	m	95	3000		9000		18000		285.000	855.000	1.710.000	- Ίδιοι πόροι - ΣΑΤΑ - Περιφέρεια Αττικής - Πράσινο Ταμείο
Τοποθέτηση ηχητικής διάταξης τυφλών σε σηματοδότες	τεμ.	450	5		2		2		2.250	900	900	- Ίδιοι πόροι - ΕΣΠΑ - Περιφέρεια Αττικής
Κατασκευή ποδηλατοδρόμων αποκλειστικής χρήσης	m ²	120	2000	1,5	5000	1,5	8000	1,5	360.000	900.000	1.440.000	- Ίδιοι πόροι - ΕΣΠΑ - Περιφέρεια Αττικής
Κατασκευή ποδηλατοδρόμων μικτής χρήσης με πεζούς	m ²	140	3000	2,5	3000	2,5	7000	2,5	1.050.000	1.050.000	2.450.000	- Ίδιοι πόροι - ΕΣΠΑ



Σ.Β.Α.Κ.

ΣΒΑΚ Δ.ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ
Παραδοτέο Γ' Σταδίου

ΜΕΤΡΟ / ΠΑΚΕΤΟ ΜΕΤΡΩΝ	Μονάδα μέτρησης	Μοναδιαίο Κόστος (€)	Ποσότητες						Κόστος (€)			Πηγές χρηματοδότησης
			Βραχυπρόθεσμος οριζοντας		Μεσοπρόθεσμος οριζοντας		Μακροπρόθεσμος οριζοντας		Βραχυ-πρόθεσμα	Μεσο-πρόθεσμα	Μακρο-πρόθεσμα	
			μ/ τεμ/ έτος	μ	μ/ τεμ/ έτος	μ	μ/ τεμ/ έτος	μ				
Κατασκευή ποδηλατοδρόμων μικτής χρήσης με οχήματα	m	10	1000		2000		3000		10.000	20.000	30.000	- Ίδιοι πόροι - ΕΣΠΑ
Σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων & οχημάτων μικροκινητικότητας		-							0	0	0	- Ίδιοι πόροι - Ιδιωτική χρημ/ση
Πύκνωση δρομολογίων των υφιστάμενων γραμμών της αστικής συγκοινωνίας	έτος	65000	4		4		6		260.000	260.000	390.000	- Ίδιοι πόροι - Εθνικοί πόροι - Ανταποδοτικά Τέλη
Δημιουργία νέων γραμμών αστικής συγκοινωνίας	έτος	95000	0		1		2		0	95.000	190.000	- Ίδιοι πόροι - Εθνικοί πόροι - Ανταποδοτικά Τέλη
Αγορά οχημάτων αστικής συγκοινωνίας αντιρρυπαντικής τεχνολογίας	όχημα	220000	2		3		4		440.000	660.000	880.000	- Ίδιοι πόροι - Εθνικοί πόροι - Ανταποδοτικά Τέλη
Αγορά οχημάτων αστικής συγκοινωνίας εξυπηρέτησης ΑμεΑ	όχημα	130000	2		2		1		260.000	260.000	130.000	- Ίδιοι πόροι - Περιφέρεια Αττικής - Εθνικοί πόροι - Ανταποδοτικά Τέλη - Ιδιωτική χρημ/ση
Πλήρης εφαρμογή τηλεματικής στα ΜΜΜ	εγκατάσταση συστήματος	220000							220.000			- Ίδιοι πόροι - Ιδιωτική χρημ/ση - ΕΣΠΑ - Ανταποδοτικά Τέλη
Σύστημα δυναμικής δρομολόγησης λεωφορείων αστικής συγκοινωνίας		130000									130.000	- Ίδιοι πόροι - Εθνικοί πόροι - ΣΑΤΑ



Σ.Β.Α.Κ.

ΣΒΑΚ Δ.ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ
Παραδοτέο Γ' Σταδίου

ΜΕΤΡΟ / ΠΑΚΕΤΟ ΜΕΤΡΩΝ	Μονάδα μέτρησης	Μοναδιαίο Κόστος (€)	Ποσότητες						Κόστος (€)			Πηγές χρηματοδότησης	
			Βραχυπρόθεσμος ορίζοντας		Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας		Μακροπρόθεσμος ορίζοντας		Βραχυ-πρόθεσμα	Μεσο-πρόθεσμα	Μακρο-πρόθεσμα		
			μ/ τεμ/ έτος	μ	μ/ τεμ/ έτος	μ	μ/ τεμ/ έτος	μ					
Κίνητρα χρήσης ΜΜΜ		-										- Ιδιωτικοί πόροι - Ανταποδοτικά Τέλη	
Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, μονοδρομήσεις, κ.λπ.	Ο.Τ.	220	40		25			20		8.800	5.500	4.400	-Ίδιοι πόροι
Παραχώρηση προτεραιότητας στις διαδρομές λεωφορείων	διασταύρωση	150	12		0			0		1.800	0	0	-Ίδιοι πόροι - Περιφέρεια Αττικής - Κρατικές Χρημ/τήσεις - Ευρωπαϊκά προγράμματα
Θέσπιση ωραρίου τροφοδοσίας των καταστημάτων	πόλη	6000								6.000			-Ίδιοι πόροι - Ανταποδοτικά Τέλη
Εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης	Ο.Τ.	800	25		18			0		20.000	14.400	0	-Ίδιοι πόροι - Ανταποδοτικά Τέλη - Ιδιωτική χρημ/ση
Ζώνες ελεγχόμενης στάθμευσης		-											-Ίδιοι πόροι - Ανταποδοτικά Τέλη
Διαμόρφωση τιμολογιακής πολιτικής ελεγχόμενης στάθμευσης	τεμ. (μελέτη)	28000								28.000			-Ίδιοι πόροι - Ανταποδοτικά Τέλη
Ανάπτυξη και εφαρμογή ηλεκτρονικού συστήματος πληρωμής	τεμ.	150000								150.000			-Ίδιοι πόροι - Περιφέρεια Αττικής - Ανταποδοτικά Τέλη
Ηλεκτρονική παρακολούθηση ελεγχόμενης στάθμευσης	εγκατάσταση συστήματος	100000								100.000			-Ίδιοι πόροι - Ανταποδοτικά Τέλη - Ιδιωτική χρημ/ση
Αναζήτηση αδόμητων οικοπέδων στην περιοχή της παραλίας	ενοικίαση /έτος/τμ	3,5			150	25		300	25		65.625	262.500	-Ίδιοι πόροι - Ανταποδοτικά Τέλη

ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΕΣ
ΑΛΥΣΙΔΕΣΑπρίλιος 2025
Έκδοση 1η

Σελίδα 40



Σ.Β.Α.Κ.

ΣΒΑΚ Δ.ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ
Παραδοτέο Γ' Σταδίου

ΜΕΤΡΟ / ΠΑΚΕΤΟ ΜΕΤΡΩΝ	Μονάδα μέτρησης	Μοναδιαίο Κόστος (€)	Ποσότητες						Κόστος (€)			Πηγές χρηματοδότησης	
			Βραχυπρόθεσμος οριζοντας		Μεσοπρόθεσμος οριζοντας		Μακροπρόθεσμος οριζοντας		Βραχυ-πρόθεσμα	Μεσο-πρόθεσμα	Μακρο-πρόθεσμα		
			μ/ τεμ/ έτος	μ	μ/ τεμ/ έτος	μ	μ/ τεμ/ έτος	μ					
Κατασκευή υπόγειων οργανωμένων χώρων στάθμευσης δημόσιας χρήσης	θέση	50000						200				10.000.000	- Ίδιοι πόροι - Κρατικές Χρημ/τήσεις - Εθνικοί πόροι - Περιφέρεια Αττικής
Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης δικύκλων	θέση	85	300		600			1200		25.500	51.000	102.000	- Ίδιοι πόροι - Ανταποδοτικά Τέλη
Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης βαρέων οχημάτων	θέση	230								0	0	0	- Ίδιοι πόροι
Χωροθέτηση χώρων στάσης-στάθμευσης και λειτουργίας ΤΑΞΙ	θέση	30	30		50			60		900	1.500	1.800	- Ίδιοι πόροι - Ανταποδοτικά Τέλη
Σύστημα κοινόχρηστων οχημάτων		-								-	-	-	- Ιδιωτική χρημ/ση
Προνομιακή μεταχείριση οχημάτων υψηλής πλήρωσης		-								-	-	-	- Ίδιοι πόροι - Κρατικές Χρημ/τήσεις
Σ.Φ.Η.Ο.	τεμ.	8500	40							340.000	0	0	- Ίδιοι πόροι - Πράσινο Ταμείο
Εφαρμογή πολιτικών προώθησης της ηλεκτροκίνησης		-								-	-	-	- Ίδιοι πόροι - Ευρωπαϊκά Πρ/ματα - Εθνικοί πόροι
Ευαισθητοποίηση μετακινούμενων	έτος	30000	5		5			10		150.000	150.000	300.000	- Ίδιοι πόροι - Περιφέρεια Αττικής - Εθνικοί πόροι
Τροχονομική επιτήρηση	άνθρωποι /έτος	20000	6	5	9	5	11	10		600.000	900.000	2.200.000	- Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη
									6.091.150	12.452.425	35.066.300		



Σημειώνεται πως δεν εκτιμάται κόστος για μέτρα παρέμβασης που βρίσκονται εκτός αρμοδιότητας Δήμου Σαλαμίνας και αφορά ιδιωτικές επιχειρήσεις (π.χ. σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων & οχημάτων μικροκινητικότητας).

Επιπλέον, αναφέρεται πως η χρηματοδότηση της υλοποίησης μέτρων του ΣΒΑΚ που εμπίπτουν στους τομείς αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, εξετάζεται κατά προτεραιότητα από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών κατά την έγκριση του ετήσιου προγράμματος έργων που προτείνεται για ένταξη στο ετήσιο πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων. Ειδικότερα, στην περίπτωση υλοποίησης μέτρων ΣΒΑΚ που αφορούν την οδική ασφάλεια και εφόσον αυτά είναι σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας (2021-2030), τα μέτρα αυτά μπορούν να χρηματοδοτηθούν από το συγχρηματοδοτούμενο ή το εθνικό σκέλος του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων ή από ειδικούς για τον σκοπό αυτό εθνικούς πόρους.

Τέλος, μελλοντικά, με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Ανάπτυξης και Επενδύσεων, είναι εφικτό να καταρτιστούν ειδικά αναπτυξιακά προγράμματα για την υλοποίηση μέτρων ΣΒΑΚ, μέσα από τα οποία να καθορίζονται ο τρόπος και η διαδικασία έγκρισης και χρηματοδότησης τους.

5.3 Κατανομή αρμοδιοτήτων

Η υλοποίηση των μέτρων παρέμβασης που προτείνονται, σύμφωνα με την ισχύουσα θεσμική και νομοθετική κατανομή αρμοδιοτήτων, θα αναληφθεί από τους εκάστοτε αρμόδιους φορείς υπό το συντονισμό του Δήμου Σαλαμίνας.

Στον επόμενο Πίνακα παρουσιάζεται η κατανομή αρμοδιοτήτων, με τον προσδιορισμό των πιθανών φορέων υλοποίησης ανά μέτρο παρέμβασης.

Επιπλέον, ο Δήμος Σαλαμίνας θα πρέπει να προχωρήσει σε επιμερισμό των αρμοδιοτήτων μεταξύ των υπηρεσιών και φορέων που θα αναλάβουν τις ακόλουθες δράσεις:

- Εφαρμογή του ΣΒΑΚ και των παρεμβάσεων που εντάσσονται σε αυτό.
- Συντονισμός και επίβλεψη διαδικασιών κατά την υλοποίηση των παρεμβάσεων.
- Αξιολόγηση των αποτελεσμάτων από τη σταδιακή εφαρμογή του ΣΒΑΚ Δ. Σαλαμίνας.



Σ.Β.Α.Κ.



ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ

ΔΗΜΟΣ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ
1835**Πίνακας 5. Κατανομή αρμοδιοτήτων ανά μέτρο παρέμβασης του ΣΒΑΚ Σαλαμίνας**

ΜΕΤΡΟ / ΠΑΚΕΤΟ ΜΕΤΡΩΝ	ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΦΟΡΕΙΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ & ΕΓΚΡΙΣΕΩΝ
Πεζοδρομήσεις	Τοπογραφικές μελέτες & μελέτες εφαρμογής (διαγωνισμός-εκπόνηση-έγκριση) - Υλοποίηση (διαγωνισμός-κατασκευαστικές εργασίες-παραλαβή έργου)	- Δήμος Σαλαμίνας - Περιφέρεια Αττικής/ Π.Ε. Νήσων - Αποκεντρωμένη Διοίκηση
Μετατροπή οδών σε ήπιας κυκλοφορίας	Τοπογραφικές μελέτες & μελέτες εφαρμογής (διαγωνισμός-εκπόνηση-έγκριση) - Υλοποίηση (διαγωνισμός-κατασκευαστικές εργασίες-παραλαβή έργου)	- Δήμος Σαλαμίνας - Περιφέρεια Αττικής/ Π.Ε. Νήσων - Αποκεντρωμένη Διοίκηση
Διαπλατύνσεις πεζοδρομίων	Τοπογραφικές μελέτες & μελέτες εφαρμογής (διαγωνισμός-εκπόνηση-έγκριση) - Υλοποίηση (διαγωνισμός-κατασκευαστικές εργασίες-παραλαβή έργου)	- Δήμος Σαλαμίνας - Περιφέρεια Αττικής/ Π.Ε. Νήσων - Αποκεντρωμένη Διοίκηση
Βελτίωση αστικού εξοπλισμού	Τοπογραφικές, ηλεκτρολογικές μελέτες & μελέτες εφαρμογής (διαγωνισμός-εκπόνηση-έγκριση) - Υλοποίηση (διαγωνισμός-κατασκευαστικές εργασίες-παραλαβή έργου)	- Δήμος Σαλαμίνας - Περιφέρεια Αττικής/ Π.Ε. Νήσων - Αποκεντρωμένη Διοίκηση
Εγκατάσταση υπερυψωμένων διαβάσεων (πλάτους 5m)	Κυκλοφοριακές μελέτες & μελέτες εφαρμογής (διαγωνισμός-εκπόνηση-έγκριση) - Υλοποίηση (διαγωνισμός-κατασκευαστικές εργασίες-παραλαβή έργου)	- Δήμος Σαλαμίνας - Περιφέρεια Αττικής - Αποκεντρωμένη Διοίκηση
Ράμπες πεζών & οδηγοί όδευσης τυφλών	Μελέτες εφαρμογής (διαγωνισμός-εκπόνηση-έγκριση) - Υλοποίηση (διαγωνισμός-κατασκευαστικές εργασίες-παραλαβή έργου)	- Δήμος Σαλαμίνας - Περιφέρεια Αττικής/ Π.Ε. Νήσων - Αποκεντρωμένη Διοίκηση
Τοποθέτηση ηχητικής διάταξης τυφλών σε σηματοδότες	Διαγωνισμός - Μελέτες - Έγκριση - Υλοποίηση συστήματος	- Δήμος Σαλαμίνας - Περιφέρεια Αττικής/ Π.Ε. Νήσων - Αποκεντρωμένη Διοίκηση





Σ.Β.Α.Κ.



ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ

ΔΗΜΟΣ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ
1835

ΜΕΤΡΟ / ΠΑΚΕΤΟ ΜΕΤΡΩΝ	ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΦΟΡΕΙΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ & ΕΓΚΡΙΣΕΩΝ
Κατασκευή ποδηλατοδρόμων αποκλειστικής χρήσης	Τοπογραφικές μελέτες & μελέτες εφαρμογής (διαγωνισμός-εκπόνηση-έγκριση) - Υλοποίηση (διαγωνισμός-κατασκευαστικές εργασίες-παραλαβή του έργου)	- Δήμος Σαλαμίνας - Περιφέρεια Αττικής/ Π.Ε. Νήσων - Αποκεντρωμένη Διοίκηση
Κατασκευή ποδηλατοδρόμων μικτής χρήσης με πεζούς	Τοπογραφικές μελέτες & μελέτες εφαρμογής (διαγωνισμός-εκπόνηση-έγκριση) - Υλοποίηση (διαγωνισμός-κατασκευαστικές εργασίες-παραλαβή του έργου)	- Δήμος Σαλαμίνας - Περιφέρεια Αττικής/ Π.Ε. Νήσων - Αποκεντρωμένη Διοίκηση
Κατασκευή ποδηλατοδρόμων μικτής χρήσης με οχήματα	Τοπογραφικές μελέτες & μελέτες εφαρμογής (διαγωνισμός-εκπόνηση-έγκριση) - Υλοποίηση (διαγωνισμός-κατασκευαστικές εργασίες-παραλαβή του έργου)	- Δήμος Σαλαμίνας - Περιφέρεια Αττικής/ Π.Ε. Νήσων - Αποκεντρωμένη Διοίκηση
Σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων & οχημάτων μικροκινητικότητας	Μελέτες εφαρμογής (διαγωνισμός-εκπόνηση-έγκριση) - Υλοποίηση – Λειτουργία	- Δήμος Σαλαμίνας - Περιφέρεια Αττικής/ Π.Ε. Νήσων - Αποκεντρωμένη Διοίκηση - Συνεργασίες-Συμπράξεις με Ιδιώτες
Πύκνωση δρομολογίων των υφιστάμενων γραμμών της αστικής συγκοινωνίας	Προμήθεια & συντήρηση νέων οχημάτων - Πρόσληψη οδηγών	- Δήμος Σαλαμίνας - ΟΑΣΑ - Αστικό ΚΤΕΛ Σαλαμίνας
Δημιουργία νέων γραμμών αστικής συγκοινωνίας	Προμήθεια & συντήρηση νέων οχημάτων - Πρόσληψη οδηγών	- Δήμος Σαλαμίνας - ΟΑΣΑ - Αστικό ΚΤΕΛ Σαλαμίνας
Αγορά οχημάτων αστικής συγκοινωνίας αντιρρυπαντικής τεχνολογίας	Προμήθεια νέων οχημάτων	- Δήμος Σαλαμίνας - Αστικό ΚΤΕΛ Σαλαμίνας





ΜΕΤΡΟ / ΠΑΚΕΤΟ ΜΕΤΡΩΝ	ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΦΟΡΕΙΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ & ΕΓΚΡΙΣΕΩΝ
Αγορά οχημάτων αστικής συγκοινωνίας εξυπηρέτησης ΑμεΑ	Προμήθεια νέων οχημάτων	- Δήμος Σαλαμίνας - Αστικό ΚΤΕΛ Σαλαμίνας
Πλήρης εφαρμογή τηλεματικής στα ΜΜΜ	Σχεδιασμός & υλοποίηση του συστήματος τηλεματικής σε στάσεις και λεωφορεία	- Δήμος Σαλαμίνας - Αστικό ΚΤΕΛ Σαλαμίνας
Σύστημα δυναμικής δρομολόγησης λεωφορείων αστικής συγκοινωνίας	Έρευνα μετακινήσεων και προθέσεων - Σύνταξη τευχών δημοπράτησης - Διαγωνισμός - Μελέτες - Έγκριση - Υλοποίηση συστήματος	- Δήμος Σαλαμίνας - Αστικό ΚΤΕΛ Σαλαμίνας
Κίνητρα χρήσης ΜΜΜ	Προσδιορισμός κινήτρων - Συμφωνίες με επιχειρήσεις - Υλοποίηση	- Δήμος Σαλαμίνας - Αστικό ΚΤΕΛ Σαλαμίνας - Συνεργασίες-Συμπράξεις με Ιδιώτες
Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις	Κυκλοφοριακή μελέτη – Δ.Τ.Υ. - Επιτροπή Δήμου - Απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου - Έκδοση κανονιστικής απόφασης - Έγκριση αποκεντρωμένης διοίκησης - ΦΕΚ - Υλοποίηση	- Δήμος Σαλαμίνας - Περιφέρεια Αττικής - Αποκεντρωμένη Διοίκηση
Παραχώρηση προτεραιότητας στις διαδρομές λεωφορείων	Σύνταξη τευχών δημοπράτησης - Διαγωνισμός - Μελέτες σηματοδότησης - Έγκριση - Υλοποίηση συστήματος	- Δήμος Σαλαμίνας - Περιφέρεια Αττικής - Αποκεντρωμένη Διοίκηση
Θέσπιση ωραρίου τροφοδοσίας των καταστημάτων	Συμφωνία του Δήμου Σαλαμίνας με τους εμπορικούς συλλόγους-φορείς της πόλης	- Δήμος Σαλαμίνας - Σύλλογοι-φορείς της πόλης
Εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης	Μελέτη ελεγχόμενης στάθμευσης (διαγωνισμός-εκπόνηση-έγκριση) - Υλοποίηση (τοποθέτηση οριζόντιας & κατακόρυφης σήμανσης για τον ορισμό των θέσεων) (κανονιστική απόφαση) - Προμήθεια σχετικού εξοπλισμού	- Δήμος Σαλαμίνας - Περιφέρεια Αττικής/ Π.Ε. Νήσων - Αποκεντρωμένη Διοίκηση



Σ.Β.Α.Κ.



ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ

ΔΗΜΟΣ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ
1835

ΜΕΤΡΟ / ΠΑΚΕΤΟ ΜΕΤΡΩΝ	ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΦΟΡΕΙΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ & ΕΓΚΡΙΣΕΩΝ
Ζώνες ελεγχόμενης στάθμευσης	Μελέτη ελεγχόμενης στάθμευσης (διαγωνισμός-εκπόνηση-έγκριση) - Υλοποίηση (τοποθέτηση οριζόντιας & κατακόρυφης σήμανσης για τον ορισμό των θέσεων) (κανονιστική απόφαση) - Προμήθεια σχετικού εξοπλισμού	- Δήμος Σαλαμίνας - Περιφέρεια Αττικής/ Π.Ε. Νήσων - Αποκεντρωμένη Διοίκηση
Διαμόρφωση τιμολογιακής πολιτικής ελεγχόμενης στάθμευσης	Μελέτη ελεγχόμενης στάθμευσης (διαγωνισμός-εκπόνηση-έγκριση) - Υλοποίηση (τοποθέτηση οριζόντιας & κατακόρυφης σήμανσης για τον ορισμό των θέσεων) (κανονιστική απόφαση) - Προμήθεια σχετικού εξοπλισμού	- Δήμος Σαλαμίνας - Περιφέρεια Αττικής - Αποκεντρωμένη Διοίκηση
Ανάπτυξη και εφαρμογή ηλεκτρονικού συστήματος πληρωμής	Μελέτη ελεγχόμενης στάθμευσης (διαγωνισμός-εκπόνηση-έγκριση) - Υλοποίηση (τοποθέτηση οριζόντιας & κατακόρυφης σήμανσης για τον ορισμό των θέσεων) (κανονιστική απόφαση) - Προμήθεια σχετικού εξοπλισμού	- Δήμος Σαλαμίνας - Συνεργασίες-Συμπράξεις με Ιδιώτες
Ηλεκτρονική παρακολούθηση ελεγχόμενης στάθμευσης	Μελέτη ελεγχόμενης στάθμευσης (διαγωνισμός-εκπόνηση-έγκριση) - Υλοποίηση (τοποθέτηση οριζόντιας & κατακόρυφης σήμανσης για τον ορισμό των θέσεων) (κανονιστική απόφαση) - Προμήθεια σχετικού εξοπλισμού	- Δήμος Σαλαμίνας - Συνεργασίες-Συμπράξεις με Ιδιώτες
Αναζήτηση αδόμετων οικοπέδων στην περιοχή της παραλίας	Διερεύνηση δυνατότητας αξιοποίησης υφιστάμενων αδόμετων οικοπέδων με τη μορφή αγοράς ή μίσθωσης των ακινήτων - Υλοποίηση (διαγωνισμός-κατασκευαστικές εργασίες-έγκριση) – Λειτουργία	- Δήμος Σαλαμίνας - Συνεργασίες-Συμπράξεις με Ιδιώτες
Κατασκευή υπόγειων οργανωμένων χώρων στάθμευσης δημόσιας χρήσης	Διερεύνηση δυνατότητας κατασκευής υπόγειων χώρων στάθμευσης - Μελέτες εφαρμογής (διαγωνισμός-εκπόνηση-έγκριση) - Υλοποίηση (διαγωνισμός-κατασκευαστικές εργασίες-έγκριση) - Λειτουργία	- Δήμος Σαλαμίνας - Συνεργασίες-Συμπράξεις με Ιδιώτες
Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης δικύκλων	Κυκλοφοριακή μελέτη & μελέτη εφαρμογής - Υλοποίηση (Τοποθέτηση κατάλληλης οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης για τον ορισμό των θέσεων) (κανονιστική απόφαση)	- Δήμος Σαλαμίνας - Περιφέρεια Αττικής/ Π.Ε. Νήσων - Αποκεντρωμένη Διοίκηση
Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης βαρέων οχημάτων	Κυκλοφοριακή μελέτη & μελέτη εφαρμογής - Υλοποίηση (Τοποθέτηση κατάλληλης οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης για τον ορισμό των θέσεων) (κανονιστική απόφαση)	- Δήμος Σαλαμίνας - Περιφέρεια Αττικής/ Π.Ε. Νήσων - Αποκεντρωμένη Διοίκηση





Σ.Β.Α.Κ.



ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ

ΔΗΜΟΣ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ
1835

ΜΕΤΡΟ / ΠΑΚΕΤΟ ΜΕΤΡΩΝ	ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΦΟΡΕΙΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ & ΕΓΚΡΙΣΕΩΝ
Χωροθέτηση χώρων στάσης-στάθμευσης και λειτουργίας ΤΑΞΙ	Κυκλοφοριακή μελέτη & μελέτη εφαρμογής - Υλοποίηση (Τοποθέτηση κατάλληλης οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης για τον ορισμό των θέσεων) (κανονιστική απόφαση)	- Δήμος Σαλαμίνας - Περιφέρεια Αττικής/ Π.Ε. Νήσων - Αποκεντρωμένη Διοίκηση
Σύστημα κοινόχρηστων οχημάτων	Σχεδιασμός - Υλοποίηση - Λειτουργία	- Δήμος Σαλαμίνας - Συνεργασίες-Συμπράξεις με Ιδιώτες
Προνομαϊκή μεταχείριση οχημάτων υψηλής πλήρωσης	Προσδιορισμός κινήτρων - Προγραμματική συμφωνία με επιχειρήσεις - Υλοποίηση	- Δήμος Σαλαμίνας - Συνεργασίες-Συμπράξεις με Ιδιώτες
Σ.Φ.Η.Ο.	Μελέτη - Κατασκευή	- Δήμος Σαλαμίνας - Περιφέρεια Αττικής - Συνεργασίες-Συμπράξεις με Ιδιώτες
Εφαρμογή πολιτικών προώθησης της ηλεκτροκίνησης	Παροχή κινήτρων για την προμήθεια και χρήση ηλεκτρικών οχημάτων	- Δήμος Σαλαμίνας
Ευαισθητοποίηση μετακινούμενων	Σχεδιασμός & υλοποίηση εκστρατειών ενημέρωσης των πολιτών σχετικά με τις βιώσιμες μορφές κινητικότητας	- Δήμος Σαλαμίνας - Εκπαιδευτικές Δομές - Κοινωνικές Ομάδες
Τροχονομική επιτήρηση	Κατάρτιση σχεδίου αστυνόμευσης παράνομης στάθμευσης & λοιπών κυκλοφοριακών λειτουργιών	- Τμήμα Τροχαίας Σαλαμίνας



5.4 Συσχέτιση μέτρων με υφιστάμενα επιχειρησιακά ή στρατηγικά σχέδια

Ορισμένα εκ των μέτρων και παρεμβάσεων που περιλαμβάνονται στην οριστική έκδοση του ΣΒΑΚ υπάρχουν ήδη στον (επιχειρησιακό και στρατηγικό) σχεδιασμό του Δήμου Σαλαμίνας. Τα συγκεκριμένα μέτρα αφορούν, κατά βάση, έργα των οποίων η εκτέλεση έχει προγραμματισθεί στο εγγύς μέλλον (έως 5 έτη), καθώς βρίσκονται σε ώριμο μελετητικό στάδιο ή διαγωνιστική διαδικασία και έχουν ή αναμένεται να έχουν εξασφαλισμένη χρηματοδότηση. Ανάμεσα στα έργα που έχουν μελετηθεί και αναζητείται η χρηματοδότηση υλοποίησής του στο άμεσο μέλλον είναι οι σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων.

Απώτερος στόχος των συγκεκριμένων παρεμβάσεων είναι η διαμόρφωση των οδών κατά τρόπο, ώστε να είναι δυνατή η ασφαλής χρήση της και από πεζούς και ποδήλατα, εκτός από οχήματα της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας. Με την υλοποίηση των παραπάνω έργων, ευνοούνται άμεσα και περαιτέρω οι πεζή μετακινήσεις και η χρήση ποδηλάτου στον αστικό ιστό του νησιού, συμβάλλοντας στην κατεύθυνση δημιουργίας ολοκληρωμένων δικτύων και όχι απλά τοπικών επεμβάσεων.

Το τελικό αποτέλεσμα από την υλοποίηση των εξεταζόμενων έργων περιλαμβάνει και την αισθητική αναβάθμιση της πόλης.

5.5 Μεθοδολογία παρακολούθησης & αξιολόγησης των μέτρων του ΣΒΑΚ

Για την αποτελεσματική και επιτυχή εφαρμογή του ΣΒΑΚ Σαλαμίνας – και τελικά τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και επισκεπτών της πόλης – απαιτείται η ανάπτυξη μεθοδολογίας παρακολούθησης και αξιολόγησης των μέτρων του ΣΒΑΚ, με δείκτες παρακολούθησης για κάθε μέτρο.

Το σχετικό σχέδιο παρακολούθησης και αξιολόγησης του ΣΒΑΚ Σαλαμίνας αποτελείται από 9 δείκτες, τις αντίστοιχες τιμές βάσης και τις μελλοντικά επιδιωκόμενες τιμές-στόχους. Οι συγκεκριμένοι δείκτες έχουν σαφή προέλευση και «συγγένεια» με το σύστημα δεικτών που αναπτύχθηκε στο Α' Στάδιο και είχε ως στόχο την αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας στο Δήμο.

Αναφορικά με τις τιμές βάσης και τις μελλοντικές τιμές-στόχους, οι πρώτες αναφέρονται στην υφιστάμενη κατάσταση, ενώ οι ποσοτικοί στόχοι διαμορφώθηκαν μέσα από το όραμα κινητικότητας για το Δήμο της Σαλαμίνας, σε συνδυασμό με τα προτεινόμενα μέτρα και παρεμβάσεις του ΣΒΑΚ

Οι στόχοι συνιστούν την πιο απτή μορφή δέσμευσης σε ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και τις προτεραιότητες που έχουν τεθεί κατά την ανάπτυξη του, εκφράζοντας τον επιθυμητό βαθμό αλλαγής εντός συγκεκριμένου χρονικού πλαισίου. Επιπλέον, αποτελούν ουσιαστικά τη βάση για την παρακολούθηση και αξιολόγηση της προόδου του ΣΒΑΚ κατά την περίοδο εφαρμογής του.

Ως κρίσιμο χρονικό ορόσημο για την επίτευξη των δεικτών – στόχων τίθεται η εικοσαετία (μακροπρόθεσμος χρονικός ορίζοντας). Ωστόσο, απαιτείται ο προσδιορισμός και ενδιάμεσων τιμών των δεικτών ανά τακτά χρονικά διαστήματα (περίπου ανά 5 έτη ή νωρίτερα), έτσι ώστε να υπάρχει δυνατότητα εξεύρεσης εναλλακτικών μέτρων σε βοήθεια ή υποκατάσταση μέτρων, τα οποία:

- Δεν είναι εφικτό να υλοποιηθούν πλήρως.
- Υλοποιούνται με βραδύτερο ρυθμό ή παρουσιάζουν αποκλίσεις.
- Δεν παρουσιάζουν τα αναμενόμενα αποτελέσματα.

- Αντιμετωπίζουν απρόβλεπτους κινδύνους.

Στον επόμενο Πίνακα παρουσιάζονται οι δείκτες παρακολούθησης των μέτρων του ΣΒΑΚ Σαλαμίνας, σε συνδυασμό με τους στρατηγικούς στόχους που εξυπηρετούν, καθώς και τις επιδιωκόμενες μεταβολές ή τελικές τιμές αυτών.

Πίνακας 6. Δείκτες παρακολούθησης και αξιολόγησης των μέτρων παρέμβασης

ΣΤΟΧΟΣ	ΔΕΙΚΤΗΣ		ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΣ	ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ
Ευνόηση των πεζή μετακινήσεων	Δ1	Μήκος αναβάθμισης των υποδομών πεζών (πεζοδρόμια, διαβάσεις, πεζόδρομοι, κ.λπ.)	+3 χλμ	2029	2022
			+15 χλμ	2035	2022
			+ 45 χλμ	2045	2022
Αύξηση των μετακινήσεων με ποδήλατο	Δ2	Μεσοσταθμικό ποσοστό ποδηλάτων στη σύνθεση της κυκλοφορίας	2%	2029	-
			9%	2035	-
			18%	2045	-
Αύξηση των μετακινήσεων με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς	Δ3	Ποσοστό μετακινήσεων με τα ΚΤΕΛ Σαλαμίνας	16%	2029	2022
			24%	2035	2022
			35%	2045	2022
Ευνόηση των συνθηκών μετακίνησης για ευάλωτες κατηγορίες μετακινούμενων (ΑμεΑ)	Δ4	Μήκος επέκτασης των υποδομών ΑμεΑ (οδηγοί όδευσης τυφλών)	+4 χλμ	2029	2022
			+10 χλμ	2035	2022
			+ 20 χλμ	2045	2022
	Δ5	Ποσοστό οικοδομικών τετραγώνων με ράμπες ΑμεΑ (τουλάχιστον 1 ανά ΟΤ)	20%	2029	-
			50%	2035	-
			100%	2045	-
Μείωση των συγκρούσεων με παθόντες	Δ6	Μέσος όρος ατυχημάτων με παθόντες ανά έτος	-30%	2026-2030	2018-2021
			-50%	2031-2035	2018-2021
			-75%	2041-2045	2018-2021
Αποτροπή της παράνομης στάθμευσης	Δ7	Μέση συσσώρευση παράνομης στάθμευσης	-40%	2029	2022
			-80%	2035	2022
			-100%	2045	2022
Μεγιστοποίηση εξυπηρέτησης οχημάτων στην κεντρική περιοχή	Δ8	Δείκτης εναλλαγής στάθμευσης	6	2029	2022
			8	2035	2022
			10	2045	2022



ΣΤΟΧΟΣ	ΔΕΙΚΤΗΣ	ΤΙΜΗ	ΠΕΡΙΟΔΟΣ	ΠΕΡΙΟΔΟΣ
Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης	Δ9 Μεσοσταθμικός ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος τυπικής καθημερινής	-5%	2029	2022
		-25%	2035	2022
		-35%	2045	2022

Στη συνέχεια, παρουσιάζεται η μεθοδολογία μέτρησης και καταγραφής για κάθε έναν από τους προαναφερόμενους δείκτες που θα συνθέσουν τη βάση για την παρακολούθηση και αξιολόγηση της πορείας εφαρμογής του Σχεδίου. Σημειώνεται πως για την καταγραφή ή/και τον υπολογισμό των σχετικών δεικτών, είναι εφικτό να χρησιμοποιηθούν είτε χειρονακτικές μέθοδοι είτε τεχνολογικά μέσα και εργαλεία. Με την πρόοδο της τεχνολογίας, εργαλεία της τεχνητής νοημοσύνης μπορούν να αξιοποιηθούν για τον υπολογισμό κάποιων δεικτών.

Δ1 - Μήκος αναβάθμισης των υποδομών πεζών (πεζοδρόμια, διαβάσεις, πεζόδρομοι, κ.λπ.)

Η επιμέτρηση του συγκεκριμένου δείκτη πραγματοποιείται με τη χρήση συνεργείου υπαίθρου, το οποίο φέρει κατάλληλα όργανα μέτρησης, όπως μετροταινία ή laser χειρός. Σημειώνεται πως δεν απαιτείται η χρήση τοπογραφικών οργάνων μεγαλύτερης ακρίβειας για το συγκεκριμένο είδος μέτρησης. Συστήνεται η μέτρηση του συγκεκριμένου δείκτη να πραγματοποιείται ει δυνατόν μετά την αποπεράτωση και παραλαβή των σχετικών έργων, προκειμένου να αποφευχθεί η πιθανότητα παραλείψεων και λαθών στην διαδικασία της καταγραφής. Τελικά, σε κάθε χρονικό ορόσημο (5-ετία, 10-ετία, 20-ετία) εξετάζεται αν έχει επιτευχθεί ο επιθυμητός βαθμός επέκτασης των υποδομών πεζών, σύμφωνα με τις καθορισμένες τιμές-στόχους του δείκτη.

Δ2 - Μεσοσταθμικό ποσοστό ποδηλάτων στη σύνθεση της κυκλοφορίας

Για να θεωρηθεί αποτελεσματική η αύξηση των ποδηλατικών μετακινήσεων, πρέπει κατά τις καθορισμένες χρονικές περιόδους – ορόσημο να εμφανιστεί το ποδήλατο ως μέσο μετακίνησης στη σύνθεση της κυκλοφορίας, στον αντίστοιχα επιδιωκόμενο βαθμό. Έτσι, προκειμένου να ποσοτικοποιηθεί το ποσοστό συμμετοχής των ποδηλάτων στην κυκλοφορία, είναι αναγκαία η διεξαγωγή μετρήσεων σύνθεσης της κυκλοφορίας σε εύλογο χρονικό διάστημα μετά τη λήψη των μέτρων που θα ευνοήσουν την κυκλοφορία του, όπως αυτά έχουν περιγραφεί στο Σχέδιο Δράσης του ΣΒΑΚ Σαλαμίνας.

Οι μετρήσεις σύνθεσης της κυκλοφορίας συνίσταται να είναι αντίστοιχες των πλέον πρόσφατων μετρήσεων που διεξήχθησαν στη Σαλαμίνα και των ερωτηματολογίων που συμπληρώθηκαν, στο πλαίσιο καταγραφής της υφιστάμενης κατάστασης στη διάρκεια του Α' Σταδίου. Συνεπώς, προτείνεται να ακολουθούν την εξής ομαδοποίηση σε ό,τι αφορά τις κατηγορίες οχημάτων που θα καταγραφούν:

- Μηχανοκίνητα δίκυκλα (μοτοσυκλέτες)
- Ε.Ι.Χ. – ΤΑΞΙ οχήματα
- Ημιφορτηγά
- Φορτηγά-Λεωφορεία
- Ε.Π.Η.Ο. (πατίνια) (νέα προσθήκη)
- Ποδήλατα (νέα προσθήκη)

Από τη διενέργεια των μετρήσεων, θα υπολογιστεί το μέσο (μεσοσταθμικό) ποσοστό συμμετοχής των ποδηλάτων στην σύνθεση της κυκλοφορίας, διαιρώντας το πλήθος των ποδηλάτων με το πλήθος του συνόλου των οχημάτων που παρατηρήθηκαν στο σύνολο των θέσεων μέτρησης κατά το εξεταζόμενο χρονικό διάστημα. Τελικά, στόχος είναι το μεσοσταθμικό ποσοστό των ποδηλάτων στη σύνθεση της κυκλοφορίας να ανέλθει στα επιδιωκόμενα ποσοστά για τα αντίστοιχα καθορισμένα έτη.

Σημειώνεται πως οι θέσεις μέτρησης που θα επιλεγούν θα αποτελούν σημείο αναφοράς για τις επόμενες μελλοντικά αναφορές.

Δ3 - Ποσοστό μετακινήσεων με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

Για την αποτύπωση της επιρροής των μέτρων του ΣΒΑΚ Σαλαμίνας που δρουν ευνοϊκά προς την προώθηση των μετακινήσεων με τη Δημόσια Συγκοινωνία, επιλέγεται ως αντιπροσωπευτικός δείκτης παρακολούθησης το ποσοστό μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με τα ΚΤΕΛ Σαλαμίνας. Ο συγκεκριμένος δείκτης αναφέρεται στις μετακινήσεις που έχουν ως προέλευση και προορισμό εντός της νήσου Σαλαμίνας, δηλαδή σχετίζεται με τις εσωτερικές μετακινήσεις του νησιού.

Σημειώνεται πως είχε επιλεγεί να εξεταστεί η μεταβολή της μέσης πληρότητας για το σύνολο των αστικών λεωφορειακών γραμμών που λειτουργούν στον Δήμο Σαλαμίνας, κατά την πρωινή αιχμή. Ωστόσο, κατόπιν επανεξέτασης, κρίνεται τελικά πως η μέση πληρότητα, είτε για μια λεωφορειακή γραμμή, είτε για το σύνολο των λεωφορειακών γραμμών, δεν είναι ο αντιπροσωπευτικότερος δείκτης, καθώς εξαρτάται από σειρά παραγόντων, όπως ο τύπος και συνεπώς η χωρητικότητα του κάθε λεωφορείου, καθώς και ο αριθμός των χρησιμοποιούμενων οχημάτων ανά λεωφορειακή γραμμή.

Για παράδειγμα, αν οριστεί πως στόχος είναι η αύξηση της ζήτησης στις λεωφορειακές γραμμές, μέσω της αύξησης της μέσης πληρότητας ανά γραμμή, υπάρχει το ενδεχόμενο να παρατηρηθεί μείωση της μέσης πληρότητας ανά λεωφορείο και γραμμή, διότι είναι πιθανό να έχουν προστεθεί νέα λεωφορεία στον στόλο, τα οποία μάλιστα να διαθέτουν μεγαλύτερη χωρητικότητα (καθήμενων και εν συνόλω). Συνεπώς, είναι εφικτό ενώ πρακτικά έχει αυξηθεί η ζήτηση για χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας και παράλληλα έχει βελτιωθεί το επίπεδο εξυπηρέτησης των μετακινούμενων (μικρότερη πυκνότητα-πληρότητα εντός λεωφορείου), μέσω της αύξησης των δρομολογημένων λεωφορειών, να προκύψει εσφαλμένο συμπέρασμα για τη μεταβολή της ζήτησης για χρήση των λεωφορειακών γραμμών.

Συνεπώς, για τη μέτρηση και αξιολόγηση του εξεταζόμενου δείκτη στο μέλλον, προτείνεται η διενέργεια έρευνας μετακινήσεων ευρείας κλίμακας. Θα περιλαμβάνει, δηλαδή, τη διενέργεια συνεντεύξεων με τη χρήση ερωτηματολογίου σε τυχαίο δειγματοληπτικά πλήθος μετακινούμενων σε όλο το νησί, το οποίο θα ισούται τουλάχιστον με το 1% του αντίστοιχου πληθυσμού της Σαλαμίνας, ενώ συστήνεται να πραγματοποιηθεί σε χρονική περίοδο ίδιων χαρακτηριστικών με αυτών της έρευνας που πραγματοποιήθηκε για την αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης (2022). Απώτερος σκοπός της συγκεκριμένης έρευνας αποτελεί η εκτίμηση του ποσοστού μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με χρήση των λεωφορειών της Αστικής Συγκοινωνίας. Τελικά, για κάθε έτος-ορόσημο, εξετάζεται αν η τιμή του υπολογισμένου δείκτη είναι τουλάχιστον ίση με την τελική τιμή-στόχο που έχει οριστεί. Σημειώνεται πως το ποσοστό μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με χρήση ΜΜΜ στην υφιστάμενη κατάσταση είναι χαμηλό, βάσει της σχετικής έρευνας που διενεργήθηκε στο πλαίσιο εκπόνησης του παρόντος ΣΒΑΚ, οπότε απαιτείται το σύνολο των δράσεων που προωθούν τη χρήση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς ώστε να επιτευχθούν οι στόχοι που έχουν καθορισθεί στο παρόν.



Δ4 - Μήκος επέκτασης των υποδομών ΑμεΑ (οδηγοί όδευσης τυφλών)

Η επιμέτρηση του προκειμένου δείκτη ακολουθεί το πρότυπο εκείνης του δείκτη «Δ1», όπως έχει περιγραφεί πιο πάνω.

Δ5 – Ποσοστό οικοδομικών τετραγώνων με ράμπες ΑμεΑ (τουλάχιστον 1 ανά ΟΤ)

Προκειμένου να βελτιωθεί η προσβασιμότητα και προσπελασιμότητα των ατόμων με κινητικά προβλήματα σε δημόσιους χώρους της πόλης, κρίνεται απαραίτητο να υπάρχει τουλάχιστον 1 ράμπα εξυπηρέτησης ΑμεΑ σε κάθε οικοδομικό τετράγωνο του αστικού ιστού των οικισμών του Δήμου Σαλαμίνας. Ωστόσο, η κατασκευή ραμπών πραγματοποιείται σταδιακά, σύμφωνα με τους στόχους που έχουν τεθεί ανά χρονικό ορίζοντα. Συνεπώς, σε κάθε χρονικό ορόσημο, μετρείται ο αριθμός των οικοδομικών τετραγώνων, στα οποία έχει ολοκληρωθεί η κατασκευή τουλάχιστον 1 ράμπας ΑμεΑ και διαιρείται με το σύνολο των οικοδομικών τετραγώνων του Δήμου Σαλαμίνας, προκειμένου να υπολογιστεί το ζητούμενο ποσοστό.

Δ6 - Μέσος όρος ατυχημάτων με παθόντες ανά έτος

Για την αξιολόγηση της εξέλιξης του επιπέδου οδικής ασφάλειας στην Σαλαμίνα, ο Δήμος Σαλαμίνας, έχοντας ως βάση αναφοράς τα τροχαία ατυχήματα με παθόντες (νεκροί, βαριά τραυματίες, ελαφριά τραυματίες) της χρονικής περιόδου 2018 – 2021, θα αναζητήσει από την σχετική πηγή (ΕΛΣΤΑΤ ή αρμόδια Διεύθυνση Τροχαίας) τα τροχαία ατυχήματα αντίστοιχης σοβαρότητας για τις περιόδους 2026 – 2030, 2031 – 2035 και 2041 – 2045. Τα συγκεκριμένα στοιχεία δηλαδή θα περιλαμβάνουν ατυχήματα με νεκρούς, βαριά και ελαφρά τραυματίες, εντός της πόλης της Σαλαμίνας. Για κάθε μία από τις εξεταζόμενες – μελλοντικές – χρονικές περιόδους, θα υπολογιστεί ο μέσος όρος ατυχημάτων με παθόντες ανά έτος (ατυχήματα 5-ετίας με παθόντες/πλήθος ετών) και θα συγκριθεί με τον αντίστοιχο δείκτη για την τετραετία 2018 – 2021, προκειμένου να υπολογιστεί το σχετικό ποσοστό μεταβολής.

Δ7 - Μέση συσσώρευση παράνομης στάθμευσης

Με την προοδευτική λήψη των αναγκαίων μέτρων για τη βελτίωση της διαχείρισης της στάθμευσης στην Σαλαμίνα, και ιδιαίτερα στις κεντρικές περιοχές της Σαλαμίνας, του Αιαντείου, των Αμπελακίων και των Σεληνίων, κρίνεται απαραίτητη η διενέργεια ερευνών χαρακτηριστικών στάθμευσης, κατά τα καθορισμένα έτη-ορόσημο, στις περιοχές όπου ήδη πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις στο πλαίσιο εκπόνησης του παρόντος ΣΒΑΚ, σε αντίστοιχες περιόδους, δηλ. τυπική περίοδος (εκτός θερινής), τυπική εντός θερινής περιόδου και αργία της θερινής περιόδου και για το ίδιο χρονικό διάστημα. Απώτερος στόχος από τις συγκεκριμένες έρευνες αποτελεί η εκτίμηση της ζήτησης για στάθμευση παρά την οδό, και ιδιαίτερα της ζήτησης για παράνομη στάθμευση στις αντίστοιχες περιοχές των οικισμών, όπου αναπτύσσεται πλήθος εμπορικών δραστηριοτήτων ή/και σε εκτός κέντρου περιοχές, όπου η κατοικία δεν αποτελεί την κυρίαρχη χρήση γης (μικτές χρήσεις γης). Εξάλλου, η παράνομη στάθμευση αποτελεί σημαντικό παράγοντα πρόκλησης προβλημάτων που σχετίζονται τόσο με την κυκλοφοριακή ροή (π.χ. παρακώλυση κυκλοφορίας), όσο και με την οδική ασφάλεια (π.χ. μείωση ορατότητας σε διασταυρώσεις).

Ως αντιπροσωπευτικότερος δείκτης για την έκφραση της ζήτησης στη στάθμευση κρίνεται η συσσώρευση στάθμευσης. Γενικά, ως συσσώρευση στάθμευσης (parking accumulation) νοείται ο συνολικός αριθμός οχημάτων που σταθμεύουν σε μια δεδομένη περιοχή, σε μια δεδομένη χρονική στιγμή. Επιπλέον, εάν η συσσώρευση διαιρεθεί με την προσφορά των αντίστοιχων θέσεων στάθμευσης, τότε προκύπτει η συσσώρευση στάθμευσης, εκφρασμένη επί τοις εκατό (%). Συνεπώς, η συσσώρευση παράνομης στάθμευσης υπολογίζεται ως το σύνολο των οχημάτων που σταθμεύουν

παράνομα σε μια δεδομένη περιοχή και χρονική στιγμή, προς την προσφορά των αντίστοιχων θέσεων παράνομης στάθμευσης.

Έτσι, για κάθε περιοχή (κεντρική και μη στους 4 οικισμούς του Δήμου) θα υπολογιστεί η μέση συσσώρευση παράνομης στάθμευσης που θα αναφέρεται στο σύνολο της ημέρας, ως ο μέσος όρος των τιμών της αντίστοιχης συσσώρευσης ανά χρονικό βήμα μέτρησης (μισή ώρα), εντός του προκαθορισμένου χρονικού διαστήματος μέτρησης. Η ως άνω περιγραφείσα διαδικασία εφαρμόστηκε αντίστοιχα και για τον υπολογισμό του σχετικού δείκτη για την υφιστάμενη κατάσταση. Οι τιμές αναφοράς ανά οικισμό και ανά περίοδο, όπως προκύπτουν από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, φαίνονται στον επόμενο Πίνακα.

	Θερινή περίοδος - Αργία	Θερινή περίοδος - Τυπική	Εκτός θερινής - Τυπική
Αιάντειο	15 %	13 %	0 %
Σελήνια	12 %	8 %	1 %
Αμπελάκια	5 %	4 %	2 %
Σαλαμίνα	7 %	15 %	18 %

Ακολούθως, υπολογίζεται η ποσοστιαία μεταβολή (%) του εξεταζόμενου μεγέθους ανά περιοχή και εξετάζεται αν βρίσκεται εντός των επιδιωκόμενων ορίων μεταβολής. Ειδικά για τα επιδιωκόμενα ποσοστά μεταβολής του συγκεκριμένου δείκτη, ο οποίος εκφράζεται σε ποσοστό επί τοις εκατό, διευκρινίζεται μέσω παραδείγματος τα ακόλουθα. Μείωση 20% της μέσης συσσώρευσης παράνομης στάθμευσης σε μία συγκεκριμένη περιοχή, υπό το σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης, κατά την επόμενη πενταετία δε σημαίνει πως ως στόχος ορίζεται ο σχετικός δείκτης να λάβει ως τελική τιμή το 4% (= 24%-20%), αλλά να υπάρξει ποσοστιαία μείωση 20% του υφιστάμενου ποσοστιαίου δείκτη. Δηλαδή η τιμή-στόχος του εξεταζόμενου δείκτη για την 5-ετία υπολογίζεται ως εξής: $[24\% - (20\% \times 24\%)] = 80\% \times 24\% = 19,2\%$. Τέλος, επισημαίνεται πως σαν μακροπρόθεσμος στόχος έχει οριστεί η εξάλειψη της παράνομης στάθμευσης σε κάθε μία από τις εξεταζόμενες περιοχές, στόχος ο οποίος θεωρείται εφικτός και ρεαλιστικός, λαμβάνοντας υπόψη τα μέτρα αποτροπής της παράνομης στάθμευσης που θα έχουν ληφθεί έως τον συγκεκριμένο χρονικό ορίζοντα (σταθερό ωράριο τροφοδοσίας καταστημάτων, ηλεκτρονικό σύστημα πληρωμής και παρακολούθησης της στάθμευσης, εξεύρεση/δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού, αύξηση της τροχονομικής επιτήρησης).

Δ8 – Δείκτης εναλλαγής στάθμευσης

Με τη σταδιακή επέκταση της ελεγχόμενης στάθμευσης και των συνοδών έργων στη Σαλαμίνα, στο πλαίσιο διεξαγωγής των ερευνών χαρακτηριστικών στάθμευσης κατά τις χρονικές περιόδους-ορόσημο, κρίνεται αναγκαία η καταγραφή του δείκτη εναλλαγής στάθμευσης. Ο συγκεκριμένος δείκτης κρίνεται ως ο πλέον κατάλληλος, προκειμένου να εξεταστεί ο βαθμός βελτιστοποίησης της χρήσης του δημόσιου χώρου και της εξυπηρέτησης των αναγκών στάθμευσης για τα οχήματα που κινούνται στην κεντρική περιοχή.

Η εναλλαγή στάθμευσης ορίζεται ως ο συνολικός αριθμός των διαφορετικών οχημάτων που σταθμεύουν σε μια συγκεκριμένη θέση ή περιοχή στάθμευσης (όγκος στάθμευσης) κατά τη διάρκεια μιας ορισμένης χρονικής περιόδου. Εκφράζει δηλαδή τον ρυθμό χρησιμοποίησης ενός χώρου ή μιας περιοχής στάθμευσης.



Ειδικότερα, η εναλλαγή στάθμευσης εκφράζεται σε φορές που χρησιμοποιήθηκε μια θέση σε μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Παραδείγματος χάριν, για ένα δωδεκάωρο: 3 φορές για μια συγκεκριμένη θέση ή 3,2 φορές κατά μέσον όρο ανά θέση στάθμευσης ενός χώρου στάθμευσης.

Για τις περιοχές ενδιαφέροντος, λοιπόν, θα υπολογιστεί ο δείκτης εναλλαγής στάθμευσης, υπό το εκάστοτε ισχύον σύστημα ρύθμισης της στάθμευσης. Απώτερος στόχος είναι ο δείκτης εναλλαγής στάθμευσης να λάβει τις (ελάχιστες) τιμές που ορίστηκαν ανά χρονική περίοδο. Στις τιμές αυτές θα έχει συνεκτιμηθεί η επίδραση από τη στάθμευση των μόνιμων κατοίκων της περιοχής, οι οποίοι και θα εξαιρούνται της οποιαδήποτε χρέωσης εάν και εφόσον υφίσταται, καθώς και το ωράριο λειτουργίας της ελεγχόμενης στάθμευσης.

Δ9 - Μεσοσταθμικός ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος τυπικής καθημερινής

Προκειμένου να εξεταστεί η μεταβολή της κυκλοφοριακής συμφόρησης στη Σαλαμίνα κατά τα επόμενα έτη, επιλέγεται ως καταλληλότερος δείκτης παρακολούθησης ο μεσοσταθμικός ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος τυπικής καθημερινής (εκτός θερινής). Ουσιαστικά, αντιστοιχεί στον μέσο ημερήσιο κυκλοφοριακό φόρτο ανά θέση μέτρησης, για μια τυπική καθημερινή και αναφέρεται στο σύνολο του νησιού, όταν τα κυκλοφοριακά δεδομένα είναι επαρκή.

Για τον υπολογισμό του συγκεκριμένου δείκτη, απαιτείται αρχικά η διενέργεια μετρήσεων κυκλοφοριακού φόρτου διατομής σε αντιπροσωπευτικό δείγμα θέσεων στο νησί. Προκειμένου τα αποτελέσματα να είναι άμεσα συγκρίσιμα με τα αντίστοιχα των μετρήσεων που διεξήχθησαν στο πλαίσιο εκπόνησης του παρόντος ΣΒΑΚ, συστήνεται οι μετρήσεις να διεξαχθούν στις ίδιες θέσεις μέτρησης (50 τον αριθμό) που επιλέχθηκαν για την αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης (2022). Επιπλέον, για λόγους σύγκρισης, κρίνεται απαραίτητο οι συγκεκριμένες μετρήσεις να διεξαχθούν εντός της τυπικής περιόδου και να έχουν διάρκεια για τουλάχιστον 48 ώρες εντός τυπικής καθημερινής (εκτός θερινής περιόδου).

Κατόπιν διεξαγωγής των σχετικών μετρήσεων, για κάθε θέση μέτρησης θα υπολογιστεί ο μέσος ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος τυπικής καθημερινής (5-day average), όπως έχει ήδη υπολογιστεί για τις πλέον πρόσφατες μετρήσεις (2022). Η διαδικασία υπολογισμού είναι απλή και είναι η εξής. Αρχικά, για κάθε θέση μέτρησης και τυπική καθημερινή υπολογίζεται ο αντίστοιχος ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος, αθροίζοντας τους επιμέρους ωριαίους φόρτους, ενώ στη συνέχεια υπολογίζεται ο μέσος ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος της συγκεκριμένης θέσης, διαιρώντας το άθροισμα των επιμέρους ημερήσιων κυκλοφοριακών φόρτων με το πλήθος των ημερών. Επισημαίνεται πως στις διατομές όπου υπάρχει αμφίδρομη κυκλοφορία, υπολογίζεται ο μέσος ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος ανά κατεύθυνση κυκλοφορίας. Ακολούθως, υπολογίζεται ο μεσοσταθμικός ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος ανά θέση, που αναφέρεται στο σύνολο του νησιού (50 διατομές), διαιρώντας το άθροισμα των επιμέρους μέσων ημερήσιων κυκλοφοριακών φόρτων κάθε θέσης μέτρησης με το πλήθος των θέσεων. Η ως άνω περιγραφείσα διαδικασία εφαρμόστηκε αντίστοιχα και για τον υπολογισμό του σχετικού δείκτη για την υφιστάμενη κατάσταση. Τελικά, υπολογίζεται η ποσοστιαία μεταβολή (%) του εξεταζόμενου μεγέθους και εξετάζεται αν βρίσκεται εντός των καθορισμένων ορίων.



6 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στην κατεύθυνση της επίτευξης ευρείας αποδοχής για την εφαρμογή του ΣΒΑΚ Σαλαμίνας, προβλέπεται να έχει προηγηθεί της έγκρισης (του ΣΒΑΚ) η διεξαγωγή ενημερωτικής εκδήλωσης (Τελική Διαβούλευση ΣΒΑΚ). Ο Ανάδοχος θα παρουσιάσει την τελική έκδοση του ΣΒΑΚ Σαλαμίνας. Η εκδήλωση θα είναι ανοιχτή και σε αυτή θα προσκληθούν όλοι οι εκπρόσωποι φορέων, συλλόγων, επιτροπών καθώς και πολίτες. Στόχος είναι η ενημέρωση των μέτρων που αποφασίστηκαν και ο χρόνος στον οποίο αυτά θα υλοποιηθούν, προκειμένου να υπάρξει η μέγιστη δυνατή συναίνεση και αφομοίωση των προτεινόμενων παρεμβάσεων.

Το παρόν αναρτάται στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ Σαλαμίνας για πλήρη διαφάνεια και ενημέρωση των πάντων επί των αποτελεσμάτων της παρούσας μελέτης.

Μετά την έγκριση του Τελικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Σαλαμίνας, ξεκινά η φάση της υλοποίησης. Καθώς το ΣΒΑΚ είναι ένα κατά βάση στρατηγικό σχέδιο, με επιχειρησιακά χαρακτηριστικά, παρέχει ένα πλαίσιο μέσα στο οποίο πρέπει να υλοποιηθούν οι δράσεις του ΣΒΑΚ, αλλά δεν προσδιορίζει με λεπτομέρεια πώς τα διάφορα μέτρα θα εφαρμοστούν. Επισημαίνεται πως η διαδικασία υλοποίησης πρέπει να ακολουθήσει μια δομημένη προσέγγιση για να βελτιώσει τους στόχους και να σχεδιάσει, εξειδικεύσει, διαχύσει και ελέγξει την εφαρμογή των μέτρων. Αυτές οι κυκλικές διαχειριστικές διεργασίες θα είναι πολύ μικρότερες χρονικά συγκρινόμενες με τη φάση του σχεδιασμού και πρέπει να είναι αρκετά ευέλικτες ώστε να προσαρμόζονται σε νέα δεδομένα. Παράλληλα, θα πρέπει να γίνει προσπάθεια ώστε να ενταχθούν μέσα στο πλαίσιο λειτουργίας του Δήμου Σαλαμίνας που θα είναι υπεύθυνος για την εφαρμογή των μέτρων.

Ειδικότερα για τη φάση υλοποίησης, παρακολούθησης και αξιολόγησης των μέτρων του ΣΒΑΚ, επισημαίνεται πως ο Δήμος Σαλαμίνας παρακολουθεί και αξιολογεί την υλοποίηση του Σχεδίου, σύμφωνα με όσα ορίζονται στο παρόν σχέδιο δράσης (ή πιθανή μελλοντική τροποποίηση αυτού). Για το σκοπό αυτό, ο Δήμος Σαλαμίνας υποχρεούται να καταρτίζει ανά διετία έκθεση προόδου του υλοποιούμενου ΣΒΑΚ, η οποία αναρτάται στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ προς ενημέρωση των πολιτών και εμπλεκόμενων μερών, καθώς και για την υποβολή των σχολίων τους. Η συγκεκριμένη έκθεση θα πρέπει να διασφαλίζει ότι τα αποτελέσματα από την εφαρμογή των μέτρων του Σχεδίου είναι προϊόν, όπου έχουν συνεκτιμηθεί οι απόψεις των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών.

Προκειμένου, λοιπόν, να: (α) παρακολουθείται συστηματικά η πρόοδος των έργων προς την επίτευξη των στόχων, (β) προσδιορίζονται πιθανά προβλήματα, εμπόδια και άλλες προκλήσεις που μπορεί να ανακύψουν, και (γ) ενημερώνονται το κοινό και οι εμπλεκόμενοι φορείς για την πρόοδο των εργασιών, απαιτείται η παρακολούθηση της προόδου και των επιπτώσεων από την εφαρμογή των μέτρων, σύμφωνα με τους δείκτες που έχουν ήδη οριστεί ως καταλληλότεροι ανά παρέμβαση/πακέτο μέτρων. Η αξιολόγηση των επιπτώσεων από την εφαρμογή των μέτρων συνίσταται να πραγματοποιείται σε τακτική βάση και ει δυνατόν κατά τα έτη-ορόσημο, για τα οποία έχουν τεθεί οι αντίστοιχοι στόχοι, πάντα σε αναλογία με τα σχετικά μέτρα και τον διαθέσιμο προϋπολογισμό. Επιπλέον, η σχετική έκδοση και ανάρτηση της έκθεσης προόδου γνωστοποιείται εγγράφως στους φορείς που έχουν λάβει γνώση της πρώτης έκδοσης του σχεδίου δράσης, καθώς και στο αρμόδιο τμήμα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών (Τ.Β.Α.Κ.).

Ιδανικά, προκειμένου να υπάρχει διαφάνεια κατά τη διαδικασία της παρακολούθησης και αξιολόγησης, εκτιμάται πως είναι απαραίτητη η διενέργεια της συγκεκριμένης διαδικασίας από έναν ανεξάρτητο οργανισμό, ώστε να διασφαλίζεται η ουδετερότητα του αξιολογητή, ενώ θα πρέπει να εφαρμόζεται το ίδιο πακέτο δεικτών παρακολούθησης που είχε χρησιμοποιηθεί και σε προηγούμενα βήματα της διαδικασίας. Αν αυτή η πρακτική κριθεί ως αδύνατη για να πραγματοποιηθεί (π.χ.

εξαιτίας περιορισμών στη χρηματοδότηση), η παρακολούθηση και αξιολόγηση από τον ίδιο το Δήμο Σαλαμίνας που εφαρμόζει το ΣΒΑΚ είναι μια αποδεκτή εναλλακτική. Σε κάθε περίπτωση, απαιτείται η συνεχής παρακολούθηση καθ' όλη τη διάρκεια υλοποίησης του Σχεδίου.

Ακόμη, το σχέδιο δράσης επικαιροποιείται, όποτε κρίνεται αναγκαίο από τον Δήμο Σαλαμίνας και όταν υπαγορεύεται από τα πορίσματα των εκθέσεων προόδου. Στην περίπτωση αυτή, ο Δήμος αναρτά το σχέδιο δράσης για τουλάχιστον ένα μήνα στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ, για την υποβολή των απόψεων των πολιτών και όλων των εμπλεκόμενων μερών. Εφόσον τροποποιούνται τα επιλεγέντα μέτρα ή εισάγονται νέα, το σχέδιο δράσης κοινοποιείται εκ νέου, ανάλογα με τον χαρακτήρα των μέτρων, στις υπηρεσίες που οφείλουν να λάβουν γνώση, όπως αυτές προσδιορίστηκαν κατά τα προηγούμενα, προκειμένου να διατυπώσουν γνώμη επί των σχετικών μέτρων.

Το ΣΒΑΚ αναθεωρείται με βάση τα πορίσματα των εκθέσεων προόδου ή κατόπιν νέων δεδομένων ή αναγκών οποτεδήποτε μετά την παρέλευση πέντε ετών, και πάντως οπωσδήποτε μέχρι τη συμπλήρωση δεκαετίας από την ημερομηνία έκδοσης της απόφασης χαρακτηρισμού ως ΣΒΑΚ. Εξάλλου, το ΣΒΑΚ είναι μία συνεχής αέναη δραστηριότητα που εκκινεί με την εκπόνηση της παρούσας μελέτης και συνεχώς αξιολογείται, επικαιροποιείται και επανασχεδιάζεται ανάλογα με τις εκάστοτε συνθήκες.

Τέλος, πολύ σημαντική κρίνεται η διαδικασία της ανασκόπησης των επιτευγμάτων του ΣΒΑΚ. Ανασκόπηση των επιτευγμάτων του ΣΒΑΚ σημαίνει αξιολόγηση τόσο των ευρύτερων επιπτώσεων στις αστικές μεταφορές και την κινητικότητα, και επιπρόσθετα (συμβολή στο όραμα), καθώς και της αποτελεσματικότητας της ίδιας της διαδικασίας προγραμματισμού για να καθοριστεί ο βαθμός επιτυχίας στην ανάπτυξη του Σχεδίου. Χρειάζονται και οι δύο πτυχές, προκειμένου να βελτιωθεί το επίπεδο των γνώσεων και εμπειριών, το οποίο, με τη σειρά του, αποτελεί μια καλή βάση για τον επόμενο κύκλο προγραμματισμού.

Στόχοι της συγκεκριμένης δραστηριότητας είναι η ανάλυση των διαδικασιών σχεδιασμού και υλοποίησης του Σχεδίου με συγκεκριμένα παραδείγματα επιτυχίας και αποτυχίας, η ενίσχυση της κατανόησης της διαδικασίας υλοποίησης του ΣΒΑΚ και των συνολικών επιπτώσεων των μέτρων, καθώς και η αποτίμηση εμπειριών για την προετοιμασία του επόμενου ΣΒΑΚ.

Συνεπώς, για την πλήρωση των παραπάνω στόχων, όταν ένας επαρκής αριθμός αποτελεσμάτων είναι διαθέσιμος, προτείνονται ενδεικτικά τα ακόλουθα:

- ✓ Εκτέλεση μιας διαδικασίας αξιολόγησης (π.χ. συμμετοχική παρατήρηση, διεξαγωγή focus group, συνεντεύξεις).
- ✓ Αξιολόγηση της ευρύτερης επίδρασης των εφαρμοζόμενων μέτρων.
- ✓ Ανάλυση των αποτελεσματικών (ή μη) και των σωστά εφαρμοσμένων (ή μη) μέτρων.
- ✓ Δημιουργία καταλόγου με τους στόχους που δε θα επιτευχθούν, αλλά είναι ακόμα ενεργοί.
- ✓ Δημιουργία εγγράφου με την αποτίμηση των εμπειριών και διδαγμάτων που προέκυψαν.
- ✓ Ανάπτυξη στρατηγικών για την ενίσχυση των επιτυχημένων περιπτώσεων εφαρμογής και την αποφυγή αποτυχίας κατά τη διάρκεια της επόμενης περιόδου σχεδιασμού.
- ✓ Διάχυση του εγγράφου με την αποτίμηση των εμπειριών και των διδαγμάτων που προέκυψαν από την ομάδα έργου και στους βασικούς ενδιαφερόμενους.



Σ.Β.Α.Κ.



ΓΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ



Το ΣΒΑΚ του Δήμου Σαλαμίνας, έτσι όπως έχει εκπονηθεί και αναλυτικά έχει περιγραφεί στα Παραδοτέα (Τεχνικές Εκθέσεις με Παραρτήματα) της παρούσας Μελέτης και στα Σχέδια που το συνοδεύουν, είναι ένα εργαλείο αποφάσεων και σχεδιασμού επεμβάσεων και μέτρων για τη μελλοντική πορεία της ανάπτυξης του νησιού, των υποδομών και της εξυπηρέτησης των μετακινήσεων, των κατοίκων και επισκεπτών την τυπική αλλά και τη θερινή περίοδο. Απαιτείται η έγκρισή του ώστε να έχει τη θεσμική οντότητα που απαιτείται για την εξεύρεση χρηματοδότησης της εφαρμογής του και υλοποίησης των έργων που περιλαμβάνονται σε αυτό.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α:

Πρόσκληση Τελικής Διαβούλευσης ΣΒΑΚ

Πίνακας Αποδεκτών

1	ΔΗΜΟΤΙΚΟΙ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ
2	ΚΟΙΝΟΤΗΤΕΣ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ
3	ΚΟΙΝΟΤΙΚΟΙ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ
4	ΝΠΔΔ ΔΗΜΟΥ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ
5	ΣΩΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
6	ΤΟΠΙΚΟΣ ΤΥΠΟΣ
7	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΟΜΙΛΟΣ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ
8	ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΓΟΝΕΩΝ ΦΙΛΩΝ ΑμεΑ
9	ΕΡΓΑΤΟΎΠΑΛΛΗΛΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ
10	ΕΝΩΣΗ ΑΠΟΣΤΡΑΤΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΣΤΡΑΤΟΥ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ
11	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΕΝΩΣΗΣ ΑΠΟΣΤΡΑΤΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
12	ΚΥΝΗΓΕΤΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ
13	ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΝΕΟΛΑΙΑΣ ΔΗΜΟΥ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ
14	ΚΤΕΛ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ ΑΕ
15	ΕΝΩΣΗ ΣΥΛΛΟΓΩΝ ΓΟΝΕΩΝ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ
16	ΔΥΝΑΜΗ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΚΡΙΣΕΩΝ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ (ΟΜΙΛΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ ΔΑΣΟΥΣ)
17	ΕΘΕΛΟΝΤΙΚΟ ΣΩΜΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΩΝ
18	ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΙΔΙΟΚΤΗΤΩΝ ΤΑΞΙ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ
19	ΛΕΣΧΗ ΜΟΤΟΣΥΚΚΛΕΤΙΣΤΩΝ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ
20	ΜΟΤΟΣΥΚΚΛΕΤΙΣΤΕΣ ΠΟΥΡΕΪΤΖΕΡΣ
21	ΠΟΔΗΛΑΤΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ «ΠΡΩΤΕΑΣ»
22	ΣΧΟΛΕΙΑ Α/ΒΑΘΜΙΑΣ
23	ΣΧΟΛΕΙΑ Β/ΒΑΘΜΙΑΣ
24	ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ Ε/Γ - Ο/Γ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ & "ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ"
25	ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΠΟΡΘΕΜΙΩΝ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ «ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ»
26	ΓΛΥΚΙΑ ΖΩΗ ΜΕ ΔΡΑΣΗ – ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ ΔΙΑΒΗΤΗ
27	ΟΕΕΣΣ
28	ΕΞΩΡΑΪΣΤΙΚΟΙ ΣΥΛΛΟΓΟΙ
29	ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ ΔΗΜΟΥ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ
30	ΕΜΠΟΡΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΩΝ-ΒΙΟΤΕΧΝΩΝ
31	ΛΟΙΠΟΙ ΦΟΡΕΙΣ